Dzisiejszy numer zawiera 40 stron, a mianowicie: 16 stron „II. Republiki", 16 stron „Dodatku Automobilowego", oraz 8 stron „Nowej Panoramy".

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

ILUSTROWANA

REPUBLIKA

Rok III | ŁÓDŹ NIEDZIELA, 15-GO MAJA 1927 ROKU. | CENA NUMERU 30 GROSZY. | 132

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: PIOTRKOWSKA 49. GODZINY PRZYJĘĆ REDAKCJI 6—7 POPOŁUDNIU | WYDANIE PORANNE. | TELEFONY REDAKCJI: 27-24. 36 43. 36-44. TELEFON ADMINISTRACJI: 22-14

Wykrycie bojówki endeckiej,

na czele której stał b. komendant główny policji, Marjan Borzęcki.

Bojówka uzbrojona była w rewolwery i granaty.

Warszawski koresp. „Republiki" (B) telefonuje:

W dniu wczorajszym władze bezpieczeństwa w Warszawie dokonały rewizji wlokalu t. zw. „Straży narodowej" przy ulicy Nowy-Świat 12.

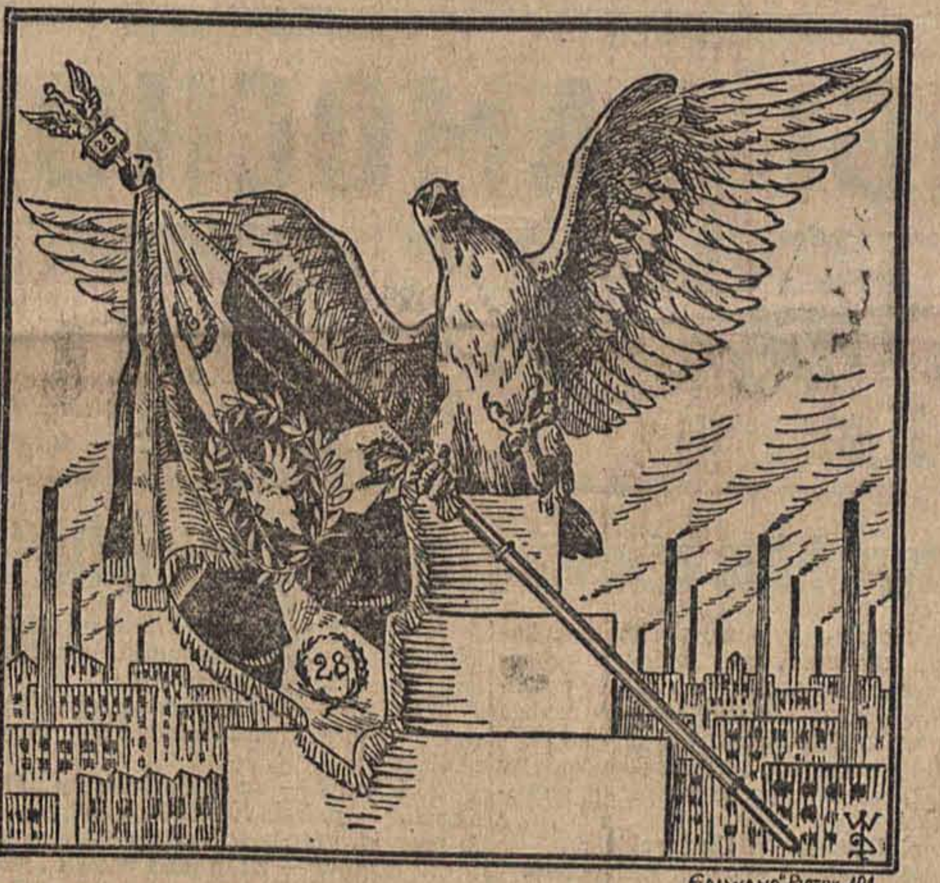
„Straż narodowa" odgrywała rolę bojówki endeckiej i jak stwierdzono była tylokrotnie reklamowaną „siłą zbrojną" stworzonego przez p. Dmowskiego „Obozu Wielkiej Polski", którą dowodził b. komendant policji usunięty po przewrocie p. Marjan Borzęcki.

W lokalu „Straży narodowej" znaleziono większą liczbę rewolwerów oraz bomb łzawiących, które używane były przy rozbijaniu wieców i przy demonstracjach jak w swoim czasie w „Teatrze Polskim" w Warszawie podczas przedstawienia „Dziejów Grzechu" Żeromskiego.

Po dokonaniu rewizji aresztowano w lokalu 7 osób, wśród nich niejakiego kapitana Połońskiego, Zdzisława Cezawicza, Wincentego Reichera i innych.

Znaleziono również obszerną korespondencję w której uwagę zwrócił list gen. Józefa Hallera. Przy kapitanie Połońskim znaleziono szczegółowe wykazy członków „Straży narodowej" posiadających broń palną.

Cześć i chwała!



GALWANO PIOTRK. 401

Hej, sztandarze, sztandarze pułkowy,
Honor broni zlecono ci nieść...
Ślubujemy ci wierność i cześć!
Oto chylą w ukłonie się głowy...
A gdy wroga wypadnie odpierać,
Pod twym znakiem pójdziemy umierać.

Jakże wielkie twoje huce:
Ci co w służbie są pod bronią,
I ci dawni w maciejówce,
— Dzisiaj szary tłum uliczny,
I tych duchów zastęp liczny
Z przestrzeloną w bojach skronią,
I pod czułym okiem matki
Igrające, drobne dziatki,

Którym w oczach radość świeci,
Oto pułk twój — łódzkie dzieci!
Przewódź w twardej służby znoju
I na wojnie i w pokoju.
Wiedz do chwały i do męstwa,
Do wolności, do zwycięstwa!
Na zacięty bój i krwawy!
Na pociski w śmierć bogate!
Na zniszczenie; Na... zatratę!
— Ale nigdy do niesławy!

Hej sztandarze, klejnocie pułkowy,
Honor broni zlecono ci nieść...
Ślubujemy ci wierność i cześć!

Wacław Drozdowski.

Kilka tysięcy wagonów zboża

zakupimy zagranicą.

Warszawski koresp. „Republiki" (B) telefonuje:

Wicepremjer Bartel w towarzystwie ministra Składkowskiego, wiceministra spraw wewnętrznych i wojewody warszawskiego zwiedził wczoraj nowowybudowane elewatory zbożowe, które mają służyć dla przechowywania rezerw zbożowych dla całego państwa oraz do nowych zbiorów.

Konferencja marszałka Piłsudskiego z wicepremjerem Bartlem, która odbyła się wczoraj, dotyczyła właśnie sposobu zapełnienia tych elewatorów.

Zdecydowano, jak się dowiadujemy sprowadzić z poza Europy kilka tysięcy wagonów zboża, które stanowić ma pod stawę dla tej rezerwy. Rząd bowiem uważa, że nie może dopuścić, aby ceny chleba przekroczyły 60 groszy za kg. chleba.

Jaki los spotkał

lotników francuskich?

Londyn, 14 maja.

Poszukiwania, prowadzone przez amerykańskie okręty wojenne za lotnikami francuskimi, nie dały żadnego rezultatu. Statek powietrzny „Los Angelos" poleci według z góry ułożonej marszruty wzdłuż wybrzeży Stanów Zjednoczonych i Kanady i badać będzie przedewszystkiem wybrzeża Labradoru, marynarka amerykańska jest bowiem zdania, że lotnicy zdołali wylądować na wybrzeżach Labradoru. Poincare wystosował depeszę do rządu Stanów Zjednoczonych z podziękowaniem za pomoc w poszukiwaniach za zaginionymi lotnikami.

Miljukowowi nie odmówiono wizy.

Komitet organizacyjny zjazdu historyków słowiańskich w Warszawie zwraca uwagę, iż wiadomości o odmówieniu wiz na przyjazd do Polski znanym politykom rosyjskim, Miljukowowi i Mjakotnikowi są nieuzasadnione.

Mroźny i śnieżny maj.

Na całym świecie jeszcze gorzej niż u nas.

Berlin, 14 maja.

Z Kopenhagi donoszą, że panuje tam gwałtowna burza śnieżna. Śnieg zasypał ulice i utrudnił nawet komunikację tramwajową. W Danji od niepamiętnych czasów nigdy w maju nie padał śnieg, a w takiej, jak obecnie ilości widuje się go tylko w zimie.

**

Wiedeń, 14 maja.

W Wiedniu i całej dolnej i górnej Austrji zapanowało dotkliwe zimno, które odbiło się przedewszystkiem na winogronach. Prawie cały zbiór winogron został nieodwołalnie zniszczony.

*

Londyn, 14 maja.

Według doniesień z Tokio mrozy, panujące obecnie w Japonji, zniszczyły zbiory truskawek, szparagów i poziomek. Szkody, wyrządzone przez to handlowi japońskiemu wynoszą około 4-ch miljonów dolarów.

Wylew Missisipi grozi zagładą

całemu stanowi Luisiana

Nowy Jork, 14 maja.

Hiobowe wieści z obszarów dotkniętych powodzią wskutek wylewu Missisipi, potęgują doniesienia o wylewie rzeki Misouri.

Potężny ten dopływ Missisipi przerywa tamy i zatapia olbrzymie przestrzenie.

Poziom Missisipi podniósł się znowu i jest rzeczą niemal pewną, że powódź zatopi cały stan Luisiana, aż do granic Meksyku.

Ludność dotychczas nie dotknięta klęską powodzi, w panice opuszcza swe siedziby. Przeszło 100 tysiącom ludzi grozi utrata dachu nad głową, a nawet całego mienia.

**

Nowy Jork, 14 maja.

Z powodu przerwania tamy na rzece Missisipi koło Bayon musiało 60 tysięcy osób opuścić zagrożone okolice. Przeważna część stanu Luisiana stoi pod wodą i tworzy jezioro o szerokości 100 mil angielskich, a długości 300 mil. W ostatnich dniach zostały zalane obszary wynoszące przeszło miljon hektarów.

Katastrofa kolejowa

w Toruniu.

Warszawa, 14 maja.

Dnia 13 b. m. na krótko przed północą na st. Toruń-Przedmieście manewrujący parowóz najechał z boku na pociąg towarowy, wskutek czego wykoleiły się 2 ładowane wagony i brankard. Główny tor Toruń—Bydgoszcz był do godziny 4.20 rano zatarasowany. Wypadków z ludźmi nie było.

Echa sprawy Steigera.

Lwów, 14 maja

Sąd karny wystosował do p. Melchjora Wankowicza wezwanie, który w czasie swojej podróży spotkał na wyspie Kubie Teofila Olszańskiego, który oświadczył że wykonał zamach na prezydenta Wojciechowskiego w 1924 r. Sąd karny zażądał zeznań od p. Wankowicza, skierowując tem samem sprawę zamachu na inne tory.

Nowe kino otrzyma nazwę „Splendid".

Wczoraj odbyło się posiedzenie komitetu konkursowego, który rozpatrywał nadesłane projekty na nazwę nowego kino-teatru, który mieścić się będzie w gmachu dotychczasowej „Reduty".

Jury przyznało pierwszą nagrodę w postaci rocznego passe partout do nowego kina

p. Edwardowi Chojnackiemu, zamieszkałemu przy ul. Różanej 10. za projekt nazwy „Splendid".

Dalsze nagrody przypadły:

60 biletów — za projekt nazwy „Hollywood" — **p. M. Stambulski, zamieszkały przy ul. Wólczańskiej 4.**

30 biletów — za projekt nazwy „Panteon" — **p. J. Rosen, zamieszkały przy ul. Juljusza 3.**

20 biletów — za projekt nazwy „Eldorado" — **p. Bela Nasielska, zamieszkała przy ul. Piotrkowskiej 3.**

10 biletów — za projekt nazwy „Mimoza" — **p. Zofja Wojtczakowa, zamieszkała przy ul. Pomorskiej 107.**

WYROK.

Dnia 11 maja 1927 r. Sąd Apelacyjny w Warszawie Wydział Karny w sprawie Nr. 2 Ak. 160/27 po rozpoznaniu sprawy Firmy Wolf Szwarcowski przeciwko

Dawidowi Weisbardowi

zamieszkałemu w Łodzi przy ul. Solnej 11 ogłosił wyrok, mocą którego

Dawid Weisbard

został skazany za fabrykowanie łóżek polowych, na które posiada patent Nr. 393 W. Szwarcowski

na grzywnę i areszt

z mocy art. 23 i 24 Ust. z dnia 5/II 1924 (Dz. Ust. 31/24). W związku z powyższem ostrzega się wytwórców i handlujących łóżkami polowemi i wzywa się ich do niezwłocznego zaprzestania wyrabiania i sprzedaży łóżek tego modelu pod groźbą konsekwencji własnych.

Dolar w Łodzi.

W dniu wczorajszym przed południem kurs dolara na łódzkim rynku walutowym wynosił w obrotach prywatnych placeniu 8,91 i pół i 8,92 i pół w żądaniu. Wieczorem tend. się wzmocniła i kurs podniósł się do 8,92 w płaceniu i 8,93 w żądaniu. Tendencja ostatecz na spokojna. Obroty małe.

ILUSTROWANA REPUBLIKA 15 maja 1927 r.

W sklepiku endeckim.

Jakie wyniki dadzą wybory do rad miejskich w Warszawie, Łodzi i innych miejscach, trudno jest dziś przewidzieć zależne to jest bowiem o dwóch czynników, zjawiających się w ostatnim momencie, spodziewać się jednak możemy wysadzenia z siodła niejednego z zasiedziałych rajców.

Z przebiegu dotychczasowych walk wyborczych można już wyciągnąć pewną naukę moralną — ku rozwadze naszej i ich.

Wysunięcie hasła polskości przez t. zw. obóz „umiarkowany" z dodatkiem do tego wszelkich dóbr doczesnych dla wszystkich stanów i klas społecznych powinno przecież odnieść decydujące zwycięstwo, boć i przeciwnicy głoszą to samo uzdrowienie gospodarki, miejskiej, i o tych samych dobrodziejstwach mówią — dla wszystkich i każdego.

Licytacja idzie in plus i każda strona gotowa jest dorzucić wiązankę obietnic dla przynęty wyborcy — taka już jest niestety technika wyborcza na całym świecie, mniej lub więcej cywilizowanym.

Przy wysunięciu równoznacznych walorów in spe hasło polskości powinno przeważyć u mnogich tysięcy wyborców, bo chyba nikt nie chce, by Polska nie była polską, a jednak mimo pięknego szyldu, wyborcy do sklepiku endecji wstępować nie chcą.

Czynnik zaufania jest tu decydującym, a endecja, jak tego były już niejednokrotne przykłady, tego zaufania szerokich mas nie posiada.

Szanować należy cudze przekonania cudzą wiarę polityczną, o ile za swe przekonania przeciwnik „umierać" potrafi.

Endecja wystawioną chorągiewkę polskości już niejednokrotnie zdradziła sprzedawała za srebrniki brzęczące.

Niema mowy w tej chwili o sztandarze politycznym, a o tej małej używanej na codzień chorągiewce, pod którą przewodem szedł „swój do swego", pod którą „Rozwój" rozwijał swój patryjotyzm ekonomiczny, pod którą Bank Narodowy czynił swe operacje, pod którą wiele instytucji endeckich kryło swoje janusowe oblicze, łaknące dobrego interesu, bez różnicy, kto interes przynosił, byle tylko dyskretnie wchodził i wychodził przez wejście ku chennie, a za dobry geszeft płacił naiwny patryjota, wchodzący dumnie od frontu.

Wszystkie te patryjotyczne społeczno-ekonomiczne, nie mające istotnej podstawy, nie kryjące w sobie ofiarności, a wielkie apetyty, opłacane drogo przez szeregi wyznawców, musiały upaść i żadna z założonych przez endecję instytucji nie ostała się, pozostała w pomnienie nieodegrawszy żadnej roli poważnej i nazwy ich błąkają się tylko jeszcze w pamięci.

Praca endecji, pod chorągiewką polskości ostuje się oddawna, nic realnego nie stworzyła, wzbudziła reakcję, zabiła prąd asymilacyjny, bo była oparta na słowach, była szyldem frontowym, była demoralizacją dla własnych współwyznawców.

Jasną się staje sprawa braku zaufania dla poczynań wyborczych endecji, idących pod tym samym znakiem. Skutek może być znowu ten sam — „dwa wejścia": od frontu — dla wyborców, od tyłu — dla geszefciarzy.

Politycznie — w naszych warunkach — ideologja endecka jest szkodliwa. Instytucje komunalne, ze swymi radami i magistratem, winny stać się szkołą wychowania politycznego w kierunku jedności obywatelskiej, patryjotyzmu i lojalności państwowej. Asymilacja grup narodowo-odrębnych winna się toczyć drogą naturalną, winna znaleźć punkt wyjścia w silnym poczuciu pełni praw obywatela i poczuciu przynależności do silnego politycznie i ekonomicznie Państwa Polskiego.

Boruta.

Na audjencji u Prezydenta Mościckiego.

Wielki uczony jest pierwszym obywatelem państwa.

Współpracownik wiedeńskiego pisma „Neues Wiener Journal" p. Geza Herczeg w czasie swego pobytu w Warszawie uzyskał audjencję u prezydenta Mościckiego.

Niżej podajemy wrażenia wiedeńskiego dziennikarza z jego rozmowy z najwyższym dostojnikiem państwa polskiego.

Profesor dr. Ignacy Mościcki, prezydent Rzeczypospolitej polskiej udzielił mi łaskawie w ubiegłym tygodniu audjencji, która, nie zawierając żadnych sensacji politycznych, mimo to pozwoliła mi, na zasadzie zdobytych wrażeń, naszkicować **portret jednej z najciekawszych osobistości świata.**

Gdyby z oparów wojny światowej nie wyłoniła się współczesna, niepodległa Polska, gdyby pierwszego Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej nie spotkała tragiczna śmierć z ręki mordercy, gdyby Piłsudski, ten polski sfinks, nie zdecydował się akurat przed rokiem skierować rozwoju państwa polskiego na nowe tory, nie udałoby mi się z pewnością zawrzeć znajomości z profesorem Ignacym Mościckim jako prezydentem Polski.

Ażeby go zobaczyć, musiałbym zapukać **poprostu do drzwi laboratorjum w politechnice lwowskiej.**

Prof. dr. Ignacy Mościcki zajmuje już od roku najszczytniejsze stanowisko państwowe, dn. 31-go maja upływa właśnie pierwszy rok, gdy **ten wielki elektrotechnik zasiada na tronie prezydenta.**

Jeszcze przed rokiem osią zaciekawienia ówczesnego profesora były wyładowania elektryczne w atmosferze, dziś przedmiotem jego badań są zjawiska polityczne w niemniejszym stopniu przeładowane elektrycznością.

Ażeby dostać się do Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, należy przedtem **zameldować się w prywatnej kancelarji prezydenta, mieszczącej się w starym królewskim zamku.**

Szef kancelarji uważał uzyskanie audjencji w obecnej chwili za rzecz niemożliwą.

— Różne sprawy państwowe — tłumaczył mi szef kancelarji — niezliczona ilość audjencji, w piątek pan prezydent wyjeżdża do Spały i wróci w poniedziałek do Warszawy na kilka godzin a we wtorek m asię odbyć ślub drugiego syna pana prezydenta, widzi pan więc, że to jest niemożliwe...

W godzinę później jednak to, co było niemożliwością, stało się rzeczą możliwą.

„Chef adjoint de la maison civile de President de la Republique" złożył mi wizytę w hotelu i oświadczył, **że pan prezydent oczekuje mnie w poniedziałek o godzinie 11-ej min. 45.**

Stary zamek królewski, który od czasu abdykacji Wojciechowskiego stał się urzędowym i prywatnym miejscem pobytu prezydenta — Belweder, który dawniej służył do tych celów, zajęty jest obecnie przez marszałka Piłsudskiego— wznosi się imponująco w samem sercu Warszawy. Boczna brama prowadzi do wnętrza zamku. Warta pałacowa wydaje trzy przepustki — **jeden egzemplarz zatrzymuje dla siebie, drugi, służy dla interesanta, a trzeci należy oddać tam, gdzie interesant zamierza załatwić swą sprawę.**

Droga do kancelarji prowadzi poprzez długi szereg komfortowo urządzonych salonów.

W przedpokoju kancelarji zauważyłem stosy zaproszeń, na mający się wkrótce odbyć ślub syna prezydenta.

Potem przechodzi się do pokoju adjutantów, który jednocześnie spełnia rolę poczekalni dla gości pana prezydenta.

Na dole, na szerokim podwórcu zamkowym — zmiana warty. Odnosi się wrażenie, że zasady demokratyczne bardzo łatwo dają się pogodzić z wojskową dyscypliną.

Na każdym kroku wyczuwa się jednak pewien nacisk położony na stronę wojskową. Parada, zmiana warty — wszystko z muzyką, przy dźwiękach fanfar i grzmocie bębnów.

Adjutant znika na krótko za drzwiami gabinetu prezydenta i **punktualnie o godzinie 11-ej min. 45 zostaję wpuszczony do gabinetu i staję przed prezydentem państwa polskiego.**

Pierwsze, wrażenie niespodziewane ze względu na przypiekające słońce:— **na kominku buchają płomienie.**

Urządzenie gabinetu zupełnie nowe meble zda się dopiero przywiezione z fabryki, wszystko mahoniowe. Z za biurka podnosi się elegancki, starszy mężczyzna. Czyni wrażenie człowieka niezwykle energicznego, dla którego wiek jest rzeczą nieznaczną lub niepodlegającą ścisłej definicji.

Przyjmuje mnie z niezwykłą prostotą i uprzejmością i proponuje mi do wyboru **cztery języki z takim samym gestem z jakim częstuje się papierosami.**

Prof. Mościcki pozostał człowiekiem nauki nawet w swym gabinecie prezydenckim. W rozmowie z tym człowiekiem doznaje się mniej więcej tego samego wrażenia jakie opanowuje rozmówcę podczas dyskusji z Sienkiewiczem lub panią Curie-Skłodowską. Odrazu wyczuwa się, że ten człowiek przybył na najwyższe stanowisko państwowe wprost z laboratorjum. Jest rzeczą zupełnie obojętną, na jaki temat toczy się rozmowa, najgłówniejsze jest wrażenie, jakie się odczuwa w czasie rozmowy.

Człowiek, który zajmuje obecnie fotel prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej jest jednocześnie **chlubą nauki europejskiej.**

Prezydent Mościcki pochodzi z tej części Polski, która przed wojną stanowiła zabór rosyjski. Jako dwudziestopięcioletni młodzieniec musiał opuścić granice Polski z przyczyn politycznych i przeniósł się do Londynu, gdzie pracował jako zwykły robotnik, by zarobić na utrzymanie i jednocześnie kontynuował swe studja na uniwersytecie londyńskim.

Mając lat trzydzieści, pełnił funkcje asystenta profesora Wierusz-Kowalskiego w Szwajcarji na uniwersytecie w Freyburgu.

W celu eksploatowania odkrycia prof. Mościckiego powstało wówczas we Freyburgu pod jego protektoratem wielkie towarzystwo akcyjne.

Wynalazki jego i odkrycia zdobyły mu sławę w całej Szwajcarji, którą prof. Mościcki opuścił w roku 1912-ym powołany na stanowisko lwowskiej politechniki.

Jako honorowy doktór i profesor politechniki lwowskiej opuścił swe laboratorjum powołany na najszczytniejsze i najwyższe stanowisko, jakie może dać obywatelowi państwo o republikańskim ustroju.

W dniu uzyskania stanowiska prezydenta państwa politechnika lwowska nadała mu tytuł honorowego profesora.

Prezydent Mościcki był i jest **jednym z najbliższych przyjaciół pierwszego marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.** O tem, jaką rolę odegrał pierwszy marszałek w Polsce wiedzą wszyscy.

Tylko ci, którzy znają stosunki, łączące marszałka Piłsudskiego z prezydentem Mościckim, ich głęboką przyjaźń, która datuje się jeszcze z czasów wspólnego pobytu w Freyburgu, a następnie pogłębiła się znacznie we Lwowie, szczególnie w okresie walk z bolszewikami, tylko ci potrafią zrozumieć, dlaczego ten wielki uczony, który nie chciał przyjąć zaszczytnego stanowiska rektora politechniki lwowskiej, **stanął na wezwanie marszałka Piłsudskiego i przyjął ofiarowane stanowisko prezydenta państwa.**

Był to fakt dla marszałka Piłsudskiego niezmiernie charakterystyczny, sam bowiem nie mając żadnych pod tym względem aspiracji, wysunął prof. Mościckiego na prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

(Tl. b.).

Tsang-Tso-Lin maszeruje na Hankau.

Masowa ucieczka chińczyków na terytorjum koncesji cudzoziemskich.

Londyn, 14 maja.

Pochód wojsk Czang-Tso-Lina na Hankou wywołał popłoch wśród ludności chińskiej. Chińczycy uciekali masowo na teren koncesji cudzoziemskich, w szczególności koncesji francuskich. Armja północna z dnia na dzień czyni większe postępy.

Londyn, 14 maja.

(ATE). Generał Feng, który w ostatnich tygodniach żywo porozumiewał się z Kantończykami powrócił do swej głównej kwatery i rozpoczął ofenzywę przeciwko wojskom północnym.

Londyn, 14 maja.

(ATE). Rząd kantoński został uzupełniony. Wchodzą w skład jego nowi ministrowie, którzy są zwolennikami porozumienia się z państwami europejskiemi i Stanami Zjednoczonymi. Minister komunikacji został przywódca skrzydła Kuomintangu domagający się natychmiastowego porozumienia rokowań. Minister ten kładzie szczególny nacisk na szybkie doprowadzenie do porządku ruchu kolejowego i żeglugi na całym terenie podległym obecnie rządowi kantońskiemu.

Moskwa, 14 maja.

„Prawda" pisze, że ostatnie oświadczenie Chamberlaina, dotyczące aniechania przez Anglję dalszych wystąpień w sprawie wydarzeń w Nankinie, aby nie robić trudności Czang-Tso-Linowi ujawniają w sposób jaśniejszy od jakiegokolwiek innego dokumentu, że pomiędzy imperjalizmem i kontrrewolucją w Chinach istnieje ścisły związek. Chamberlain usilnie wykazać, że Czang-Kaj-Szek jest panem sytuacji w Chinach, a rząd w Hankou całkowicie bezsilny. W rzeczywistości rząd w Hankou staje się z dnia na dzień silniejszy, natomiast Czang-Kaj-Szek, nowy sprzymierzeniec Chamberlaina, odegra w historji rewolucji chińskiej jedynie epizodyczną rolę.

John Loncke
tenor murzyński
śpiewać będzie w Casinie.

Za kilka dni usłyszymy w „Casinie" jednego z największych śpiewaków światowych, cudownego odtwórcy nastrojów egzotycznych, przedstawiciela czarnej rasy p. Johna Loncke.

Przyjazd do Polski genjalnego artysty wywołał poruszenie w całej prasie.

Niektórzy krytycy teraz dopiero dochodzą do przekonania, że sztuka murzyńska niesłusznie była przez nas ignorowana i że zbyt mało uwagi poświęcaliśmy jej odtwórcom.

Ale nie było to wyłącznie naszą winą.

Do XX wieku zdobycze rasy czarnej na polu sztuki były w zupełności znikome. Prawie nie istniały. Coprawda tu i ówdzie zabłysnął na krótko jakiś talent oryginalny, ale sława artystów murzyńskich przemijała i wartości pozytywnych, trwalszych, rasa czarna nie dawała.

W ostatnich latach sytuacja uległa pewnej zmianie. Wyczerpanie się siły twórczej u rasy białej, tak widoczne w dziedzinie muzyki, brak pomysłów indywidualnych o większej mocy rozrodczej, obserwowany codziennie u czołowych muzyków europejskich — zwiększyły znacznie szanse prymitywnej wprawdzie, ale niewątpliwie całkiem oryginalnej sztuki murzynów.

Zetknięcie się z nią nastąpiło oczywiście na terenie amerykańskim. Odkryto nowe, świeże i ciekawe pierwiastki melodyjno - rytmiczne, które zresztą dają się umieścić w naszym systemie muzycznym. Powoli sztuka murzynów amerykańskich przedostała się do Europy, a po wojnie rozprzestrzeniła się, zwłaszcza w dziedzinie muzyki tanecznej, bardzo szeroko.

I kiedy niejeden z bezdomnych a „postępowych" twórców nowoczesnych w Europie pasjonuje się do muzyki murzyńskiej murzyni pragną zdobyć wiedzę i kulturę europejską. Kształcą się starannie i uczą uczciwie. W wyniku kilku artystów o imieniu znanem po naszej stronie oceanu.

Jednym z nich jest właśnie p. John Loncke, śpiewak-tenor, którego interpretacja uderza szczerością tak naturalną i prostą, posiada tyle wyrazu, tak dużo bezpośredniego uczucia, że, doprawdy, trzeba być bardzo już zblazowanym i zmanierowanym słuchaniem naszych śpiewaczek i śpiewaków, by nie dojrzeć czystej, naiwnej duszy artystycznej z poza brzmienia lirycznego głosu.

Nic więc dziwnego, że cała Łódź z wielką niecierpliwością oczekuje tego niebywałego ewenementu artystycznego, jakim będzie niewątpliwie występ p. Loncke.

TEATR MUZYKA i SZTUKA.

TEATR MIEJSKI.

Dziś dwa przedstawienia: o godzinie 3 m. 30 po cenach zniżonych „Kobieta i pajac" (po raz przedostatni przed zupełnem zejściem z afisza).

Wieczorem o godz. 8 min. 15 po raz trzeci niezwykle efektowna, sensacyjna komedja amerykańska Ridley'a „Pociąg - widmo". Ceny zniżone.

—

TEATR POPULARNY.

Dziś po południu i wieczorem mieszczańska sztuka w 4 aktach „Stare miasto" ze śpiewami i tańcami. Reżyserja Romana Urbańskiego. W rolach głównych panie Bronowska, Zielińska oraz panowie Pilarski, Puchalski, Urbański, Górecki i in. Wczorajsza premjera spotkała się z ogólnym uznaniem. Licznie zgromadzona publiczność darzyła wykonawców gorącymi oklaskami.

WYSTĘPY OPERY.

Począwszy od czwartku, dnia 19 maja b. r. rozpocznie w teatrze „Scala", ul. Cegielniana 18, gościnne występy Wielka Opera Zjednoczona Torunia, Bydgoszczy i Grudziądza. Wystawione będą najświetniejsze opery: Żydówka, Demon, Bal maskowy, Rigoletto. W skład tego znakomitego zawodowego zespołu operowego wchodzą nazwiska o rozgłosie światowym, m. in. Ada Sari, Comandor Umberto, Macnez (tenor) i I. Cywińska. Pełna orkiestra, wyborowe chóry, balet.

Nadto oryginalne dekoracje i pomysłowe kostjumy zapewniają operom wspaniałą oprawę artystyczną. Bilety już do nabycia w cukierni B. Komara, ul. Piotrkowska 63.

DRUGI KONCERT GRZEGORZA GINZBURGA.

Wobec entuzjastycznego przyjęcia, jakiego doznał na swoim recitalu fortepianowym Grzegorz Ginzburg, dyrekcja zaprosiła tego świetnego pianistę na drugi i ostatni koncert, który odbędzie się w nadchodzący czwartek, dnia 19 maja b. m. w sali Filharmonji o godz. 8.30 wieczorem. Na drugi swój koncert artysta wybrał następujący program: Bach-Godowski: Fuga z sonaty skrzypcowej G-moll (pierwsze wykonanie w Łodzi). Rameau-Godowski: Renaissance, a) Elegja, b) Tambourin. Chopin: 12 etiud op. 25, Skrjabin: 3 etiudy Des-dur, B-moll, Dis-moll, Prokofjew: Sonata Nr. 3, Liszt: Fantazja na tematy z op. „Don Juan" Mozarta. Po koncercie łódzkim p. Ginzburg udaje się do Skandynawji, dokąd został zaproszony na szereg gościnnych występów. Bilety już nabywać można w kasie Filharmonji.

Co usłyszymy przez radjo
dziś, w niedzielę 15-go maja?

PROGRAM STACJI WARSZAWSKIEJ.

12.00 — Komunikat lotniczo-meteorologiczny.

13.45 — Pogadanka p. t. „Starania posiewne" —wygłosi dr. W. Wakar.

14.10 — Pogadanka p. t. „Walka ze szkodnikami na wiosnę" (Drutowiec-chrabąszcz) — wygłosi inż. St. Wyrzykowski.

14.35 — Pogadanka p. t. „Najważniejsze wiadomości i wskazania rolnicze" — wygłosi p. Szczepan Mędrzecki.

15.00 — Transmisja koncertu symfonicznego z Filharmonji warszawskiej. Wykonawcy: Orkiestra filharmoniczna pod dyr. Tadeusza Mazurkiewicza, p. Marja Barówna (fortepian) i p. Margot Kaftal (śpiew). Utwory: Goldmarka, Pucci-ni'ego, Różyckiego, Liszta.

17.00 — Program dla dzieci. — P. Zuzanna Rabska wypowie utwory własne.

17.30 — Koncert popołudniowy. Wykonawcy: Polska kapela ludowa pod dyrekcją prof. Stanisława Kazuro, Kazimierz Czekotowski (śpiew) i prof. Jerzy Lefeld (akompanjament). Utwory: polskich kompozytorów.

18.40 — Rozmaitości.

19.00 — Odczyt p. t. „Król i rząd w Polsce Jagiellońskiej" z działu „Historja Polska" — wygłosi prof. Henryk Mościcki.

19.30 — Odczyt p. t. „Z nad Gwadalkwiwiru na wyspy Kanadyjskie" — wypowie prof. T. Radliński.

19.55 — Odczyt p. t. „Kultura i rola dziejowa mongołów" — wygłosi St. Poniatowski.

20.20 — Przerwa. Przypuszczalnie komunikaty.

20.30 — Koncert wieczorny. Wykonawcy: Orkiestra P. R. pod dyr. prof. Jana Dworakowskiego, p. Berta Crawford (śpiew) i prof. Ludwik Urstein (fortepian). Utwory: Maillarta, Meyerbeera, Rubinsteina, A. Dworzaka, Valerde'go, Rimskij-Korsakowa, Mussorgskiego.

22.00 — Komunikat lotniczo-meteorologiczny. Sygnał czasu. Komunikaty prasowe.

22.30 — Transmisja muzyki tanecznej z restauracji „Rydz".

Wiadomości bieżące.

MAJ
15
NIEDZIELA

Dziś: Zofji Wd.
Jutro: Jana Nepomucena

Wschód słońca 3.45
Zachód o g.19.20
Wschód ks. g. 19.19
Zachód o g. 3.54
Długość dnia: 15.07
Przybyło dnia: 7.44

„Sztuka wymyślania".

Rozmowa z autorem tej oryginalnej książki.

— Czemu w miesiącu maju, w miesiącu miłości i poezji, wydał Pan książkę o wymyślaniu?

Ejsmond: — Poezja polega na wymyślaniu wybitnych postaci. Życie polega na wymyślaniu wybitnym postaciom. Każdy musi coś wymyślać, albo komuś wymyślać.

I na czem tu polegać ma „sztuka"?

E. Przedewszystkiem na rozmaitości repertuaru. Nie należy do rzeczy przyjemnych przez dłuższy czas słyszeć stosowany do siebie jeden i ten sam epitet. I zwymyślanemu i wymyślającemu sprawia to zawsze prawdziwą przykrość i budzi szczery niesmak.

— A potem?

E. Piękny nasz język posiada, chwała Bogu, dość rodzimych wymysłów, byśmy z niego wyrugowali naleciałości obce. Nie nazywajmy nikogo lekkomyślnie sukin-synem. Nie mówmy o nikim drań, ani swołocz. Mógłby się obrazić za używanie przez nas rusycyzmów. Wymyślając, trzymajmy się zasady: swój smemu po swojemu.

— I pan twierdzi, że można komuś wymyślać — grzecznie?

E. Ludzie o wyższych aspiracjach powinni wymyślać nietylko grzecznie, ale i wykwintnie. W ten sposób każdy oceni ich poziom kulturalny. Dobierajmy słowa subtelne. Nie mówmy nikomu: „ty złodzieju!", lecz conajwyżej „ty kleptomanie", nie mówmy o nikim „ścierwo", lecz „mięso niezupełnie świeże", nie mówmy „bałwanie", lecz „fało nieco wzburzona", nie mówmy „cholero", lecz „zaraźliwa niedyspozycjo żołądkowa". W ten sposób zyskamy powszechną miłość i szacunek.

— Miłość?

E. Zręcznie powiedzianym wymysłem możemy nieraz komuś sprawić prawdziwą rozkosz. Kobietę powyżej pięćdziesiątki nazwijcie bębnem albo smarkatą. Zobaczycie, jak się ucieszy.

— Jakąż jeszcze wyliczy pan „zaletę" wymyślania?

— Zawziętość. Żyjemy w wieku pary i elektryczności. Wszyscy się śpieszą: i wymyślający i zwymyślani. Nieraz będziemy musieli zwymyślać kogoś siedzącego w mijającym nas rozpędzonym pociągu lub samochodzie. Wówczas człowiek, który nie umie kląć jędrnie i zwięźle —wogóle zwymyślania zaniecha.

— Czyż jest to rzeczą godziwą?

Ejsmond. — Wymyślanie jest u nas rzeczą godziwą, bo godzi we wszystkich i godzi się na nie cała opinja publiczna. Co więcej — jest rzeczą ujmującą: wszystkim nam bowiem przynosi ujmę.

— Co na to poradzić?

Ejsmond: — Odpowiedziałem na to pytanie w niedawno wydanych przezemnie „Bajkach". Odpowiadam na nie również w dalszych opowieściach zawartych w „sztuce wymyślania". a przedewszystkiem w "wywiadach ze zwierzętami" i „Humorze prasy".

Wszystko w porządku!

Komitet opracował szczegółowy plan uroczystości.

W dniu wczorajszym udali się na Plac Dąbrowskiego przedstawiciele komitetu uroczystości 28 pułku w towarzystwie oficerów komendy policji w Łodzi oraz przedstawicieli wojskowości i władz administracyjnych.

Opracowany został plan sytuacyjny placu oraz ulic, któremi przejeżdżać będzie z Urzędu Wojewódzkiego na uroczystość Prezydent Rzplitej.

Następnie przy współdziałaniu wiceprezesa Wolczyńskiego ustalono szczegółowo miejsca dla poszczególnych organizacji, wojska, zrzeszeń, władz, duchowieństwa i t. d. Przygotowania sytuacyjne na Placu Dąbrowskiego są niezbędne ze wzgędu na olbrzymią liczbę osób, które wezmą udział w uroczystościach 28 pułku. W ten zaś sposób porządek nie zostanie zakłócony.

Poborowi, baczność!

Kto ma się stawić dziś?

W dniu dzisiejszym komisje poborowe nie urzędują.

Jutro winni stawić się przed komisję poborową nr. 1 przy ul. Traugutta 10 mężczyźni rocznika 1905 odroczeni z art. 35b. ustawy (czasowo niezdolni) posiadający zaświadczenia listy poborowej od nr. 4501 do 5500.

Przed komisję poborową nr. 2 przy ul. Zakątnej 82 winni stawić się jutro poborowi rocznika 1906, zamieszkali na terenie 5-go komisarjatu policji których nazwiska zaczynają się na litery N,O,P,R.

∴

Z terenu starostwa łódzkiego winni stawić się jutro przed komisję poborową w lokalu PKU. Łódź — miasto (Piotrkowska 187) mieszkańcy Chojen, których nazwiska zaczynają się na litery od A do M. włącznie. b.

Dyżury w aptekach.

Dziś w nocy dyżurują następujące apteki: L. Pawłowski (Piotrkowska 307) S. Hamburg (Główna 50), B. Głuchowski (Narutowicza 4), J. Sitkiewicz (Kopernika 26), A. Charemza (Pomorska 10) A. Potasz (Plac Kościelny 10).

Prezydent Rzplitej w Łodzi.

Jak Łódź podejmować będzie Dostojnego Gościa.

Wjazd p. Prezydenta do miasta powitany zostanie strzałami armatniemi.

W piątek, dnia 13 b. m. odbyło się w gabinecie prezesa rady miejskiej, d-ra B. Fichny, i pod jego przewodnictwem posiedzenie komitetu wykonawczego uroczystości wręczenia, ufundowanej przez miasto chorągwi 28 p. Strzelców Kaniowskich, na którem — w porozumieniu z kancelarją cywilną, władzami wojskowemi i t. p. — ustalono następujący ostateczny program uroczystości i pobytu p. prezydenta Rzeczypospolitej w Łodzi.

Na granicy województwa p. prezydenta, przybywającego ze spały samochodem, powitają pp. wojewoda łódzki Jaszczołt i dowódca D. O. K. IV gen. Małachowski.

O godz. 10-ej przed południem p. prezydent przybędzie szosą Rzgowską na granice miasta, gdzie przy łuku tryumfalnym powitają go reprezentacja miejska i komitet. Tamże ustawiona będzie kompanja honorowa wraz z orkiestrą 31 pułku Strzelców Kaniowskich. Wjazd p. prezydenta do miasta powitany zostanie **21 strzałami armatniemi, oddanemi w koszarach artylerji oraz syrenami wszystkich fabryk łódzkich i** gwizdem parowozów na dworcach **łódzkich.**

Następnie p. prezydent wraz z otoczeniem wśród szpaleru dziatwy szkół powszechnych i młodzieży szkół średnich **przejedzie ulicami Rzgowską, Piotrkowską, Placem Wolności i Nowomiejską do województwa, skad po krótkim** wypoczynku uda się na Plac Dąbrowskiego, gdzie odbędzie się wręczenie

Uroczystość rozpocznie się o godzinie 10 min. 30 mszą polową, odprawioną przez J. E. biskupa Tymienieckiego, poczem odbędzie się poświęcenie chorągwi oraz wbijanie gwoździ w drzewce. Następnie p. prezydent wręczy chorągiew dowódcy 28 p. Strzelców Kaniowskich, pułk. Oziewiczowi, poczem kapelan tegoż pułku, ks. W. Olesiński wypowie okolicznościowe kazanie, a **pułk złoży przysięgę na wierność nowej chorągwi pułkowej.**

Po uroczystości na Placu Dąbrowskiego p. prezydent wraz z otoczeniem uda się na **ul. Narutowicza, gdzie odbierze defiladę,** w której wezmą udział: sztandaru.

garnizon łódzki, formacje przysposobienia wojskowego, Tow. Weteranów, Zw. Oficerów Rezerwy, Związek Inwalidów, P. O. W., Związek Legjonistów, Związek Dowborczyków, Związek Hallerczyków, Liga Morska i Rzeczna i Straż Ogniowa Ochotnicza.

Następnie przed p. prezydentem przejdzie pochód, w którym m. in. wezmą udział: cechy, stowarzyszenia sportowe, kulturalne, społeczne, zawodowe, oświatowe i t. p.

Wojsko i organizacje defilujące udadzą się na Plac Wolności, korporacje zaś, biorące udział w pochodzie, po wyjściu z ulicy Narutowicza, **ustawia się szpalerem, poczynając od Placu Wolności w stronę ul. Przejazd — w myśl wskazówek,** wyznaczonych ku temu funkcjonarjuszy pod kierownictwem p. wiceprezesa J. Wolczyńskiego, którego wskazówkom, ze względu na konieczność utrzymania należytego porządku, **wszyscy biorący udział w uroczystości musza się bezwzględnie podporządkować.**

Po defiladzie i pochodzie p. prezydent uda się ulicami Narutowicza i Piotrkowską na Plac Wolności, gdzie nastąpi uroczyste odsłonięcie wmurowanej w zewnętrzną ścianę magistratu tablicy pamiątkowej, ofiarowanej miastu przez 28 pułk Strzelców Kaniowskich.

Po odsłonieciu tablicy p. prezydent, po krótkim wypoczynku w magistracie, uda się wśród szpaleru wspomnianych wyżej organizacji ul. Piotrkowską do ogrodu „Tivoli", gdzie weźmie udział w obiedzie żołnierskim, wydanym przez miasto.

O godz. 4-ej po południu p. prezydent powróci do gmachu województwa, skąd o godz. 19.30 uda się do koszar 28 pułku Strzelców Kaniowskich, gdzie w kasynie oficerskim odbędzie się obiad, wydany przez korpus oficerski tegoż pułku.

Po obiedzie p. prezydent zaszczyci swą obecnością raut w Filharmonji, wydany przez miasto.

Dziś, o godz. 3-ciej

sportowa Łódź spotka się na wyścigach samochodowych.

A więc dziś!

Dziś, punktualnie o godz. 3-ej po południu na szosie Konstantynów Zgierz nastąpi inauguracja sezonu automobilowego w Polsce.

Na starcie zgromadzą się najwybitniejsi polscy kierowcy, by na maszynach rozmaitych systemów i firm, walczyć o pierwszeństwo.

Dzisiejsza impreza zapowiada się nie zwykle interesująco. Komisja sportowa łódzkiego kubu Automobilowego dokłada wiele starań, aby impreza wypadła jaknajokazalej.

W dniu wczorajszym pozjeżdżali się automobiliści zamiejscowi z p. inż. Liefeldem na czele, niepokonanym dotad w Polsce. P. inż. Liefeld kieruje sportowym wozem firmy Austro-Daimler.

Po raz pierwszy będą reprezentowani i automobiliści łódzcy.

Zgłosili się z Łodzi:

p. Kazimierzowa Poznańska, Austro-Daimler,
p. Schreer (Buick),
p. Sułocki (O. M.),
p. Riesenberg (Fiat),
p. Rosenblatt (Metalorugigue),
p.Pilhal (Ceirano),
p. Emde (Austro-Daimler).

Do listy podanych już nagród, przybyła jeszcze siódma p. Schweikerta dla członka Ł. A. K. który osiągnie bezwzględnie najlepszy wynik i nie otrzymał żadnej innej nagrody.

Ł. A. K. komunikuje nam: Start punktualnie o godz. 15-ej. Zamknięcie szosy dla ruchu o godz. 14.30. Otwarcie kas i bufetów o godz. 13-ej

Dojazd dla samochodów od strony Konstantynowa i szosy Aleksandrowskiej, tramwajami do Konstantynowa.

Apartamenty Prezydenta

w gmachu województwa

Urząd wojewódzki godnie przyjmuje dziś Prezydenta Państwa.

Wnętrze gmachu tonie w roślinach i kwiatach, puszyste dywany w pokojach i obrazy na ścianach dopełniają reszty.

Na wezwanie p. wojewody, firma Łuczak urządziła apartamenty, przeznaczone dla p. Prezydenta Rzeczypsospolitej Na wyróżnienie zasługuje elegancka sypialnia w obszernym pokoju z oknem na ogród.

Pozatem udekorowano salę, w której p. Prezydent po przybyciu do Łodzi spożywać będzie śniadanie.

Niezależnie od tego, kilka pokojów przemieniono na sypialnie dla świty prezydenta i generałów.

Do pana Prezydenta Rzplitej

wysłały depeszę wszystkie związki robotnicze i pracownicze m. Łodzi.

Proszą o poparcie spółdzielni mieszkaniowych.

W początkach lutego b. r. utworzona została na terenie Łodzi międzyzwiązkowa komisja lokatorska, w skład której weszły wszystkie organizacje i związki zawodowe z towarzystwem „Lokator" na czele. Z inicjatywy tej komisji udała się do Warszawy specjalna delegacja z p. D. Konarskim na czele, która przyjęta została przez p. Prezydenta Rzplitej na dłuższej audjencji.

Po zapoznaniu się z całokształtem postulatów Łodzi, które w pierwszym rzędziedotyczyły udostępnienia budującym dla rzesz pracujących mieszkania spółdzielniom taniego kredytu, a to przez niskie oprocentowanie (maximum 3 proc.).

Prezydent Mościcki obiecał Łodzi swe poparcie,

ujawniając poważne zainteresowanie temi straszliwemi bolączkami przeludnionej Łodzi.

Obecnie wobec uchwalenia przez radę ministrów i ogłoszenia znowelizowanej ustawy o rozbudowie miast — zrzeszone w międzyzwiązkowej komisji lokatorskiej organizacje zawodowe przesłały w dniu wczorajszym do p. Prezydenta Rzeczypospolitej na ręce p. wojewody Jaszczołta następującej treści depesze:

„Katastrofalny stan mieszkań ludności pracującej miasta Łodzi jest zapewne znany Panu Prezydentowi z relacji chociażby Pana Wicepremjera, który za swej bytności w Łodzi miał możność naocznie to stwierdzić.

Korzystając z bytności p. Prezydenta w naszem mieście niżej podpisane organizacje, po zapoznaniu się z treścią nowej ustawy o rozbudowie miast z dn. 22 kwietnia 1927 r., stwierdzają, że z zapowiedzianych w ustawie rozporządzeń wykonawczych najpilniejszem jest określenie stopy procentowej od pożyczek na cele budowlane.

O ile ono nie będzie wydane możliwie wcześniej i o ile oprocentowanie wraz z amortyzacja nie przekroczy 3 proc. rocznie — wówczas będzie można wykorzystać bież. sezon budowlany i opłaty za mieszkania nie przekroczą zdolności płatniczej robotnika jak tako zarobkującego.

Prosimy więc p. Prezydenta o przyśpieszenie wydania przedewszystkiem rozporządzenia wykonawczego o oprocentowaniu.

Brak tego rozporządzenia uniemożliwia wszelką kalkulacje dla współdzielni mieszkaniowych, gdyż nie mogą ono w przybliżeniu określić wysokości opłat mieszkaniowych zgłaszającym się reflektantom i wten sposób hamują działalność spółdzielni, gdyż każdy, przed przystąpieniem do nich, chce mieć przybliżony obraz spadających na niego zobowiązań. Z tego powodu zwracamy się z ufnością do p. Prezydenta z prośbą o poparcie naszych usiłowań, mających na celu złagodzenie jednej z najbardziej krzyczących potrzeb robotniczej Łodzi.

Depesza ta podpisana została przez następujące organizacje: Tow. „Lokator", Okręg. Komisję Zw. Zawodowych (klas), Radę Okręg. Chrześcij. Związk. Zawod., Zw. Zaw. Prac. Handl. i Biurow. m. Łodzi, Niemiecką Partję Socjal. Zw. Zawod. Handlowców Polskich i Łódzki Komitet Bundu. (E).

Kary doraźne

będą stosowane również na kolejach.

Na wzór kar doraźnych, nakładanych przez policję na ulic., wprowadzono kary doraźne na kolejach, przyczem konduktorzy mają prawo ściągać na miejscu od pasażerów kary, za zanieczyszczanie wozów kolejowych.

Pasażerowie, którzy nie będą chcieli płacić doraźnych kar, narażeni będą na protokóły i wyższe kary. Mandaty obejmować będą kary za plucie w wagonach, rzucanie śmieci, wchodzenie na siedzenia i t. d. (b).

W maju drożeje.

Wzrost wyniesie około 2 proc.

Według prowizorycznych obliczeń, koszty utrzymania w maju znacznie wzrosły, w porównaniu z kwietniem.

Dotychczas podniosły się ceny chleba i kartofli, dwuch artykułów, które odgrywają dużą rolę w budżecie rodziny robotniczej.

O ile nie zanotuje się zniżki innych artykułów w drugiej połowie maja, to wzrost kosztów utrzymania może wynieść 2 proc.. (b)

Wyjaśnienie.

W dniu wczorajszym ukazała się wiadomość o wyeksmitowaniu biednego szewca z mieszkania z domu przy ul. Andrzeja 45. W dalszym ciągu dowiadujemy się, że eksmisji dokonali nie właściciele nieruchomości pp. Agiński i Liberman. Szewc bowiem Brauman był sublokatorem u niejakiej Józefy Sałaj, lokatorki wspomnianego domu, która jego jako sublokatora wyeksmitowała.

Udziału współwłaściciela domu p. Libermana w eksmisji nie było, wprost przeciwnie nawet, p. Liberman, wzruszony nędzą biednego szewca, zaofiarował mu sam pewną sumę pieniężną, celem dania mu możności uzyskania innego mieszkania.

NABOŻEŃSTWO W SYNAGODZE ODWOŁANE.

Komitet przyjęcia Pana Prezydenta Rzplitej przy gminie wyznaniowej żydowskiej w Łodzi podaje do wiadomości, że z powodu zmiany programu pobytu P. Prezydenta w Łodzi, odwołane zostaje nabożeństwo w synagodze przy Al. Kościuszki 2. Wobec powyższego wszystkie zaproszenia są odwołane.

Meble „Wojciechów".

Znana oddawna firma „Wojciechów" istniejąca już od roku 1870-go, wyrabiająca krzesła wiedeńskie i różnego rodzaju najlepsze meble, zyskała sobie bezsprzecznie zaufanie ogółu, dzięki swym artystycznym modelom, a szczególnie dzięki wypróbowanej trwałości własnych wyrobów.

Dzięki tym zaletom firma „Wojciechów" stanęła w rzędzie największych firm branży meblowej i zyskała również rozgłos zagranicą, dokąd eksportuje swe wyroby w wielkich ilościach.

Na wszystkich wystawach zagranicznych firma „Wojciechów" zyskała najzaszczytniejsze odznaczenia.

CASINO.

—:—

Świętoszek

z Emilem Janningsem i Lil Dagover.

Film dla smakoszów kinowych. Już same nazwiska wykonawców ról głównych — Emil Jannigs i Lil Dagover — mówią o tem dobitnie. Znakomita para aktorów, dzielnie wspomagana przez odtwórców wspaniałych postaci epizodycznych, dała koncert gry filmowej, stworzyła arcydzieło w swoim rodzaju.

Szczególnie — Jannigs. Maska kapitalna. Świętoszek — Tartuffe — obleśny satyr, wydrwigrosz, łotr z pod ciemnej gwiazdy, wybujały erotoman, troszczący się tylko o swoje rozkosze umysłowe, udaje świątobliwego jegomościa, który poza modlitewnikiem świata bożego nie widzi.

Dzięki umiejętności urkywania swojego istotnego „ja" pod płaszczykiem świętoszkostwa, udało się Tartuffowi uwieść bogatego Orgona, który dał się tak usidlić, że zaniedbał w zupełności żonę, gdyż — jak mówił „świątobliwy" przybysz — pocałunki są... grzechem.

Zrozpaczona kobieta, kochająca męża nad życie, postanowiła zdemaskować bezwstydnego łotra. Jakąż ma broń? Naturalnie, swoją piękność. Podstęp nie udaje się odrazu.

W drastycznej sytuacji — Tartuffe ujrzał w zwierciadle odbicie Orgona, ukrytego za kotarą. Jednak kochająca żona nie rezygnuje tak łatwo z odzyskania kompletnie obałamuconego męża. Pewnej nocy zdołała zwabić do swojej sypialni Tartuffe'a, który podniecony winem oraz pięknością kobiecego ciała, zupełnie traci zmysły.

Skrzywiona w gorączce pożądania twarz, drgające konwulsyjnie ręce, człowiek - zwierzę, wzbudzający niepokonaną odrazę. Mimo to Elmira nie waha się na pieszczoty, by przekonać stojącego za drzwiami męża o perfidji świętoszka. Udaje się jej to w zupełności.

Film obfituje w sceny niezwykle emocjonujące, które trzymają widza w ciągłem naprężeniu.

Czy można pisać o grze Janningsa, który odtworzył śmiało zarysowaną postać Tartuffe'a?

Aktor ten żadnej reklamy chyba nie potrzebuje, a wszelkie superlatywy wydadzą się jeno blademi, nic niemówiącemi frazesami.

Tak samo — Lil Dagover, którą mieliśmy okazję podziwiać już niejednokrotnie. W sztuce „uwodzenia" mężczyzn jest ona bodaj jedyną. Jej kusząca kobiecość, zachłanna, silna — jest bronią, która pokona wszystkich.

Orkiestra symfoniczna pod dyr. L. Kantora — jak zwykle — dobra.

W. G.

Nie chcą płacić podatków.

Za opór władzy skazano kilku włościan na karę więzienia.

W dniu wczorajszym wydział karny łódzkiego sądu okręgowego pod przewodnictwem sędziego Witkowskiego w asyście s. o. Arnolda i Olbromskiego rozpatrywał sprawę przeciwko 12 włościanom, a mianowicie: Władysławowi Podstawczyńskiemu, Stanisławow. Plewańskiemu, Kazimierzowi Andrzejczakowi, Stanisławowi i Walentemu Brzelczakom, Kazimierzowi Pinterze, Stefanowi Tadeusiakowi, Ludwikowi Kubiakowi, Walerji Pigulskiej, Bronisławie Bednarkowej i małż. Pinter oskarżonym o niepłacenie podatków i wywoływanie burzliwych ekscesów i niedopuszczanie do wykonywania czynności urzędowych sekwestratora.

Wszyscy podsądni, zamieszkali we wsi Czołczyn, po wspólnem porozumieniu, **postanowili nie płacić podatku majątkowego, twierdząc, że jest on za wysoki.**

Wobec tego w dniu 28 kwietnia ub. r. do wspomnianej wsi przybył sekwestrator, celem zajęcia wspomnianym włościanom nieruchomości.

Gdy sekwestrator zjawił się w mieszkaniu Bronisławy Bednarkowej i oświadczył, że z powodu niepłacenia przez nią podatków, zmuszony jest zająć jej krowę, ta **z widłami w ręku stanęła w oborze i wymachując nimi w prawo i w lewo, zagroziła sekwestratorowi, że o ile zbliży się, to rozwali mu głowę.**

Następnie, na skutek alarmu wszczętego przez Bednarkową, zbiegli się mieszkańcy całej wsi Czołczyn, którzy pod adresem sekwestratora rzucali ordynarne wyzwiska i zagrozili mu, że o ile **natychmiast nie opuści wsi, to go siłą z niej „wyprowadzą".**

Groźna podstawa wzburzonej ludności oraz możliwość groźnych ekscesów ze strony zaagitowanych podburzającemi okrzykami przewodców zmusiły sekwestratora do zaniechania swych czynności służbowych i zwrócenia się do starosty pow. łaskiego z prośbą o liczną asystę policyjną.

Przybyły na miejsce silny oddział policji zlikwidował groźne rozruchy i włościanie po kilku tygodniach podatki zapłacili.

Aresztowani przywódcy rozruchów na przewodzie sądowym do winy się nie przyznali. Jednakowoż sąd po zbadaniu całego szeregu świadków, którzy stwierdzają winę oskarżonych, oraz po przemowie prokuratora Kawczaka i obrońcy oskarżonych, adw. Kobylińskiego, ogłosił wyrok, **skazujący Podstawczyńskiego i Plewińskiego po 4 miesiące więzienia, Andrzejczaka na pół roku więzienia, Tadeusjaka na 3 miesiące więzienia, zaś braci Grzelków, Kazimierza Pintera, Bednarkowa, Kubiaka, Pigulska po 2 miesiące więzienia.**

Małż. Pinterów sąd z braku dowodów ich winy uniewinnił. (R)

Strejk w zakładach żyrardowskich

na tle niestosowania przez dyrekcję podwyżki arbitrażowej.

W piątek wybuchł w zakładach włókienniczych w Żyrardowie strejk z powodu odrzucenia przez dyrekcję postulatu podwyższenia płac, zgodnie z decyzję rządowej komisji arbitrażowej, która załatwiła sprawę płac robotników przemysłu włókienniczego Łodzi.

Manifestacyjny ten strejk zlikwidowany jednak został, a jednocześnie zwołana została konferencja z udziałem przedstawicieli dyrekcji fabryki. Na konferencji tej przedstawiciele dyrekcji domagali się zawieszenia całej akcji przez robotników do czasu porozumienia się z zarządem przedsiębiorstwa w Paryżu.

Przedstawiciele związków oświadczyli, że będą domagali się jaknajszybszej interwencji rządu, nie ręcząc za spokój wśród rozgoryczonych robotników zakładów żyrardowskich, którzy wiedzą doskonale, jakimi metodami przedsiębiorstwo to operuje od pewnego czasu.

Jeżeli przedstawiciele dyrekcji sami przyznali, iż podwyżka płac na podstawie decyzji arbitrażowej robotnikom się należy, to nie powinni przewlekać terminu załatwienia tej sprawy w nieszkończoność, ponieważ ta taktyka doprowadzić może rozgoryczonych robotników do nieobliczalnych postępków. (E)

Znaczny wzrost cen

daje się we znaki ludności m. Łodzi.

Pierwsza połowa maja przyniosła na rynku łódzkim artykułów pierwszej potrzeby, tworzących całokształt t. zw. budżetu rodziny pracowniczej, a służącego za podstawę do obliczania miesięcznych zmian kosztów utrzymania — **poważne przesunięcia i wahania cen artykułów tych.**

Dotyczy to w pierwszym rzędzie mięsa, a zwłaszcza wołowiny, która ujawnia tendencje wybitnie zwyżkowe. W celu przeciwdziałania drożyźnie mięsa władze administracyjne poparły zamierzenia hurtowników łódzkich, którzy **zamierzają sprowadzić większe partje wołów z Rumunji.**

Tendencję zwyżkową objęte zostały również i kartofle, a od dnia wczorajszego również i zniżkujące dotąd jaja (10—15 groszy na mendlu).

Przyczyną tej zwyżki jest rozpoczynający się znów eksport zagranicę, wskutek którego hurtownicy wykupują jaja po cenach znacznie wyższych, powodując w ten sposób zwyżkę na rynku łódzkim.

Zwyżka cen mąki i zboża winna była wpłynąć również i na podrożenie chleba.

Zamiast podwyżki cen sprawa ta unormowana została przez władze administracyjne w porozumieniu z piekarzami w ten sposób, iż podjęty został wypiek chleba z mąki **o wyższym przemiale, a więc gorszego nieco gatunku.**

W ten sposób udało się uniknąć tak niepożądanej w obecnym okresie podwyżki cen chleba, która nadal wynosi 1.40. Zaznaczyć należy, że koniec bieżącego tygodnia przyniósł na rynku łódzkim wstrzymanie zwyżki cen mąki.

Podrożały również z pośród produktów spożywczych kasze, a zwłaszcza tatarczana. Tendencja stała objęła artykuły kolonjalne, minimalna zaś zniżka — niektóre artykuły opałowe, jak np. naftę.

Ogólnie biorąc, pierwsza połowa maja przyniosła poważny wzrost artykułów spożywczych, co niezawodnie przyczyni się do wzrostu wskaźnika kosztów utrzymania, zwłaszcza z uwagi na fakt, iż zwyżka cen zboża i panujące dotąd niepogody nadają zwyżce tej specjalnie nerwowy charakter. (E)

Samobójstwo zdradzonego narzeczonego.

Młodzieniec przeciął sobie żyły u rąk.

Od dłuższego czasu 25-letni Wojciech Koplik, zamieszkały przy ulicy Sieradzkiej 39, był zaręczony z 18-letnią Janiną Kulówną, przyczem ślub ich miał się odbyć w dniu 1 czerwca r. b.

W międzyczasie Kulówna poznała przyjaciela swego narzeczonego, niejakiego 26-letniego Zugmunta Ulańskiego, zamieszkałego przy ulicy Zawiszy 18.

Przystojny Zygmunt wpadł w oko dziewczynie, wobec czego postanowiła ona wyjść za niego i zerwać ze swym narzeczonym.

O powyższem Kulówna powiadomiła Koplika za pośrednictwem swej ciotki, przyczem **zaprosiła go na ślub swój z Ulańskim,** który miał się odbyć w dniu wczorajszym.

Po powrocie z wesela Koplik przejąwszy się zdradą narzeczonej, którą kochał nad życie, postanowił popełnić samobójstwo.

Po napisaniu listu pożegnalnego do rodziny, w którym podał motywy swego rozpaczliwego kroku, Koplik zamknął się w mieszkaniu na klucz, poczem **przeciął sobie brzytwą żyły u obu rąk.**

Po upływie kilkunastu minut do mieszkania Koplika usiłowała wejść jego matka, która, wiedząc o zawiedzionej miłości syna, przyszła uspokoić go i pocieszyć. **Ponieważ, mimo kilkuminutowego pukania, nikt nie otworzył drzwi, a w zamku tkwił klucz od wewnątrz mieszkania, matka, przeczuwając, iż zdarzyło się jakieś nieszczęście, wszczęła alarm i przy pomocy sąsiadów wyłamała drzwi i wtargnęła do mieszkania syna.**

Oczom jej **przedstawił się straszny widok. Na łóżku w kałuży krwi leżał jedyny jej syn Wojciech, nie dając oznak życia.**

Zawezwany lekarz pogotowia kasy chorych, po udzieleniu denatowi pierwszej pomocy, odwiózł go w stanie ciężkim do szpitala św. Józefa. Stan denata jest beznadziejny, wskutek silnego upływu krwi. (R)

Na froncie bezrobocia

sytuacja bez zmiany.

Na terenie państwowego urzędu pośrednictwa pracy (Łódź, powiaty: Łódzki, Łaski, Brzeziński, Sieradzki i Łęczycki) w dniu 14 maja 27 r. było zarejestrowanych 32.960 w tym samej Łodzi 24.537 w Pabjanicach 2.302, w Zduńskiej Woli 464, Zgierzu 2.807, Tom.-Maz. 2,365, Konstantynowie 221, Aleksandrowie 33, Rudzie-Pabjanickiej 231.

Z zasiłków korzystało w ubiegłym tygodniu 23.378 w tym 3,194 bezrobotnych brało zasiłki ustawowe z Funduszu Bezrobocia i 20.184 bezrobotnych zasiłki doraźne ze Skarbu Państwa.

W samej Łodzi pobierało 17.347 bezrobotnych zasiłki z czego 2,357 z Funduszu Bezrobocia i 14,990 ze Skarbu Państwa.

Pracowników umysłowych brało zasiłki 2,615 w tym ustawowych 117 i doraźnych 2,498.

W ubiegłym tygodniu straciło pracę na terenie Łodzi 213 bezrobotnych, otrzymało pracę 713, wysłano do pracy 583

IOTSR. REPUBLIKI
Łódź
15 maja 1927 r.

KURJER HANDLOWY

LOSTR. REPUBLIKI
Łódź
15 maja 1927 r.

Wiosna w manufakturze

Manufakturzyści w tym roku nie mają szczęścia. Ciepła zima i przedwczesna wiosna nie wpłynęły dobrze na sprzedaż towarów zimowych. W maju zaś zwłaszcza po ostatnich słotach i zimnach nikt nie myśli jeszcze o zakupach letnich towarów.

Tak więc atmosferyczne warunki wpływają bardzo niepomyślnie na rynek manufaktury bawełnianej. Barometr konjunktury manufakturowej spadł nisko, a odpowiednikiem tego jest przybór fali protestów. Ostatnio np. rynek dowiedział się o bankructwach tak poważnych firm przemysłowych jak Pokryles we Lwowie, Gimber oraz Braker w Równie. Pozatem sytuacja szeregu innych firm jest zupełnie niewyjaśniona.

Ze względu na to, iż w drugiej połowie maja przypadają płatności większości weksli, wystawionych na pokrycie zakupionych towarów letnich, jeszcze w zaraniu sezonu wiosennego, sytuacja przedstawia się w ten sposób, iż detal, który nie targuje dopuszcza swe weksle do protestu, gdyż niesprzedane towary leżą na półkach. Jedynie bardzo zasobni hurtownicy mogą się oprzeć temu naporowi protestów, które koncentrycznie wpływają. Wielkie, ale pozbawione płynnych zasobów firmy, jak wspomniane dwie w Równie i jedna we Lwowie musiały upaść. To też tendencja na rynku manufakturowym w Łodzi może być określona jako wyczekująca. Tutejsi hurtownicy chcą przeczekać krytyczny moment i przekonać się, którzy hurtownicy są dobrzy, a których należy wyeliminować z grona kupujących.

Co do samych protestów, to pieniądzy nie należy uważać za bezwzględnie stracone, gdyż według wszelkiego prawdopodobieństwa, gdy tylko słońce utrzyma się przez kilkanaście dni, wówczas detal zacznie targować i temsamem będzie miał możność wywiązania się ze swych zobowiązań.

Pozatem ciągłe narzekania słyszy się na pracę wymiarową urzędów skarbowych na prowincji. Tamtejsze urzędy skarbowe wnioskują o obrocie na podstawie wagi przysyłanych kupcom towarów i także na zasadzie weksli u nich inkasowanych. Oczywiście są to miary zawodne, jako podst. wymiarów, gdyż podatek obrotowy ma być płacony nie od towaru kupionego, ale od sprzedanego. Przy skąpych zaś kapitałach obrotowych manufakturzystów prowincjonalnych, wszelkie ponadprogramowe płatności podatkowe wpływają zazwyczaj decydująco na stan ich wypłacalności. To też władze skarbowe ponoszą odpowiedzialność za nieoczekiwane zrujnowanie się tego, czy innego kupca prowincjonalnego.

Wszystkie te warunki składają się na to, iż w obecnej chwili rynek manufaktury bawełnianej nie wykazuje prawie żadnego ruchu. W związku z tem fabrykanci nie mogą podnieść cen towarów, co zapowiadają w związku z podniesieniem się cen bawełny.

W Ameryce deszcze spowodowały zwyżkę bawełny, u nas w Łodzi jest naodwrót, gdyż właśnie deszcze uniemożliwiają fabrykantom podniesienie cen wyrobów bawełnianych. Pierwsze promienie słońca wiosennego przełamią tę przeszkodę.

GIEŁDY.

GOTÓWKA.

Dolary 8.92

CZEKI.

Holandja 358
Londyn 43.44
Nowy Jork 8.93
Paryż 35.05
Praga 26.50
Szwajcarja 172.04
Wiedeń 125.80
Włochy 48.38

PAPIERY PAŃSTWOWE I LISTY ZASTAWNE.

Dolarówka 53.75—54
5-proc. poż. konwers. 66
Pożyczka kolejowa 102.80
8-proc. listy zastawne Banku Gospodarstwa Krajowego 92
8-proc. listy zastawne Banku Rolnego 92
4 i pół procent. listy zastawne ziemskie złotowe 63—62 —62.75
5-proc. oblig. Tow. Kred. m. Warszawy złotowe 68.50

AKCJE.

Bank Dyskontowy 135.50
Bank Polski 147—147—145
Bank Zj. Ziem Polskich 3.55
Bank Handlowy 7.50—7.25
Bank Zachodni 4.80
Bank Zarobkowy 95—90—92
Kijewski 90
Polskie Towarzystwo Elektr. 0.27
Częstocice 3.55—3.60
Wysoka 130—135
Nobel 5.60—5.30—5.65
Lilpop 30—28.75—30.50
Ortwein 17.50
Pocisk 3.30—3.45
Zawiercie 40—42
Starachowice 4.50—4.90—4.65
Elektryczność w Dąbrowie 76
Czersk 1.10
Cukier 5.50—5.20—5.60
Węgiel 112—103—105
Cegielski 42—43
Modrzejów 9.40—10—9.90
Ostrowieckie 80—81—80.50
Rudzki 2.40—2.25—2.50
Zieleniewski 21—20.75
Żyrardów 19—19.75
Borkowski 3.50—3.45—3.55
Spirytus 3.40
Haberbusch 150
Żegluga 0.53—0.52

GIEŁDY ZAGRANICZNE.

Londyn, 14 maja.

Radjo. Notowania końcowe.
Nowy Jork 4.85 9/16
Francja 124.02
Belgja 34.95.75
Włochy 89.93
Niemcy 20.50 i jedna ósma
Szwajcarja 25.25 i ćwierć
Hiszpanja 27.78
Wiedeń 34.53
Praga 164
Warszawa 43.50 za 1 funt szterl.

NOTOWANIA ZŁOTEGO POLSKIEGO w dniu 14 maja 1927 roku.

Za 100 złotych:

Zurych 58.07 i pół
Berlin 46.81—47.29
Wypłaty na Warszawę 47.00 i pół — 47.24 i pół
Gdańsk 57.61—57.75
Wypłaty na Warszawę 57.55—57.69
Wiedeń czeki 79.13—79.63
Praga 377.50
Londyn za 1 funt szterl. 43.50 zł.

Kto może wykonywać praktykę dentystyczną.

Tekst nowej ustawy uchwalonej przez radę ministrów.

Warszawski koresp. „Republiki“ (B) telefonuje:

Uchwalona onegdaj przez radę ministrów nowa ustawa dentystyczna, o którą związki dentystyczne walczyły tyle lat przewiduje, iż praktyką dentystyczną zajmować się mogą obywatele państwa polskiego, posiadający dyplomy lekarzy - dentystów, wydanych przez państwo lub przez państwo uznany instytut dentystyczny i którzy odbyli jednoroczną praktykę przygotowawczą.

Pozatem praktykę dentystyczną odbywać mogą również osoby posiadające dyplomy wyszczególnione w ustawie z dnia 2 grudnia 1921 roku. Dalej osoby posiadające dyplomy wydane przez uniwersytety rosyjskie przed dniem 7 listopada 1917 r. i osoby, które złożyły egzamin na lekarzy dentystów w b. generał-gubernatorstwie warszawskim w latach 1916. 17 i 18. Wszelkie inne dyplomy uzyskane na terenie b. Rosji muszą być zgłoszone w ministerstwie spr. wewnętrznych w terminie 4-miesięcznym od wejścia w życie niniejszej ustawy.

Dalej ustawa przewiduje pewne wypadki wyjątkowe kiedy minister spraw wewnętrznych może udzielić pozwolenia na wykonywanie praktyki i obszernie normuje sposób wykonywania zawodu dentystycznego.

XV dzień turnieju walk francuskich.

I PARA.
Prohaska — Neström.

Prohaska walczy ordynarnie. Neström broni się dzielnie, ale w 25 minucie pozwala sobie założyć „podwójnego nelsona“. W chwycie tym wytrwał 2 minuty. Omdlałego Neströma znoszą koledzy z ringu.

II PARA.
Wildman — Kawan.

Przewaga zmienna. Wynik nierozstrzygnięty.

III PARA.
Petersen — Michelsohn.

Już w 3 minucie kładzie Petersen przeciwnika na obie łopatki.

IV PARA.
Sztekker — Thompson.

Przewaga zmienna. Wynik nierozstrzygnięty. Walka ta należała do najładniejszych spotkań wieczoru.

V PARA.
Debie — Solar.

Przewaga Debiego. Już w 2 minucie chwytem „przedni pas“ kładzie Debie przeciwnika na obie łopatki.

Na dzień dzisiejszy rozlosowane zostały następujące pary:

Sztekker — Aksionow
Petersen — Wildman
Kawan — Debie
Neström — Thompson
Szczerbiński — Leinen.

Najciekawiej przedstawiają się pierwsze trzy walki, które prowadzone będą aż do rezultatu.

Sowieckie skrytki w bankach londyńskich

zostały zrewidowane przez policję.

Londyn, 14 maja

Sowieckie towarzystwo handlowe „Arkos“ jest sowieckiem zarejestrowanem towarzystwem z kapitałem zakładowym 1,000,000 funtów szterl., z czego 900,000 ft. szterl. zostało już wpłaconych. Tawarzystwo posiada prawne podstawy angielskie.

Według iformacyj urzędowych kół angielskich, towarzystwo „Arkos“ nie jest identyczne z przedstawicielstwem handlowem i nieposiada żadnych dyplomatycznych, ani zawodowych przywilejów.

Angielscy urzędnicy policji kryminalnej stwierdzili, że wielkie ilości zupełnie nowoczesnych karabinów, przewożonych w poczcie kurjerskiej, adresowanej do ambasady sowieckiej w Londynie, pozostawały w tem towarzystwie. Podczas rewizji znaleziono 20 karabinów w gmachu tego towarzystwa.

Najwyższy sędzia w londyńskiej City właśnie na podstawie tego faktu zarządził śledztwo w gmachu towarzytswa. Śledztwo nie jest jeszcze ukończone i odnosi się specjalnie do firm lub do osobistości, które sprowadzały broń tą z Sowietów do Anglji.

Towrazystwo „Arkos“ o tyle odgrywa ważną rolę w stosunkach handlowych sowiecko-angielskich, że za jego pośrednictwem dokonywana jest większa część wszelkiej wymiany towarów między Sowietami a Anglją.

Londyn, 14 maja.

Na rozkaz ministra spraw wewnętrznych zostały dzisiejszej nocy otwarte safesy w Banku Angielskim i w bankach prywatnych należące do sowieckiej delegacji handlowej i firmy Arcos. Rosjanie odmówili wydania kluczów do skrytek, musiano je otworzyć siłą. W kołach miarodajnych panuje przekonanie, że rosjanie nie mają prawa założenia protestu przeciwko temu, ponieważ safesy były własnością firmy Arcos a ein państwa sowieckiego. Firma Arcos musi być traktowana jak każda inna firma prowadzona w rejestrach handlowych. W ciągu soboty zostaną otworzone wszystkie safesy, o których wiadomem jest policji angielskiej, a które należą bądź do Arcos bądź do jej funkcjonarjuszy. Spodziewane są również rewizje w mieszkaniach prywatnych.

Anglja domaga się od Litwy

uregulowania stosunków z Polską.

Ryga, 14 maja.

Prawicowy „Dichwa Zeme“ zamieszcza artykuł, atakujący Litwę. Dziennik donosi, że rząd angielski zawiadomił Kowno, iż firmy angielskie nie będą mogły korzystać ze spławu po Niemnie drzewa polskiego, dopóki Litwa nie unormuje swych stosunków z Polską. Firmy angielskie nie mają zamiaru rozpocząć rozbudowy sieci kolejowej, uznając obecnie finansowanie tej akcji przed uregulowaniem przez Litwę stosunków z Polską za przedwczesne.

Według informacji dziennika, angielskie ministerstwo spraw zagranicznych ma ponownie poczynić kroki wobec Litwy, aby przystąpiła do unormowania swych stosunków z Polską.



„VIS"

Piotrkowska 63
Telefon 41-23

Na wiosnę i lato OBUWIE DAMSKIE, MĘSKIE i DZIECINNE

w wyborze dotychczas w Łodzi nie widzianym

Pończochy i skarpetki w najlepszym gatunku!

Najelegantsze! Najmodniejsze! Najtrwalsze!

UWAGA:
Modeli nie wystawiamy,
gdyż takowe zostają niezdolnie podrabiane.

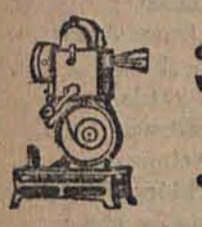
Wyłączna sprzedaż światowego OBUWIA firmy
„F. L. POPPER"
Ceny bardzo przystępne!

ZABAWKI

w wielkim wyborze również samochody, Drezynki, Rowery, mebelki dziec. oraz mnóstwo prześlicznych letnich zabawek po cenach b. niskich

poleca

Raj Dziecięcy
34 Narutowicza 34



Na dogodnych warunkach!

Aparaty fotograficzne i kinematograficzne

(9 x 12 z miechem OD ZŁ. 45.—)

oraz wszelkie przybory poleca (do dięć tudzież do wyświetlania)

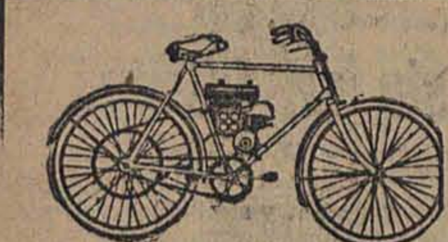
J. MORGENSTERN, Łódź, Piotrkowska 47, (róg Zielonej). Tel. 20-63.

Wypożyczalnia filmów kinematograficznych. Wywoływanie filmów kinematograficznych
Wszelkich informacji i porad udziela się chętnie.



Zoppoty pensionat.

Renomowana nauczycielka francuskiego przyjmie kilka panienek na pensjonat, w Zoppotach blizko morza z należytą opieką i konwersacją francuską i niemiecką. Wiadomość: Dr. Lubińska Zoppoty Moltkestr. 9, lub w Łodzi, telef. 22-03 i 30-92.



Rowery

Victoria, Swift — Ormonde, Zawadzki, Puch i inne

Motocykle

B. S. A., A. J. S. Ariel, Puch. — — — —

Motorki pomocni ze Ruppe

w przeciągu pół godziny do każdego roweru przymocowuje się (patrz na rysunek)

Skład Rowerów, Motocykli i Części
KAROL KÜSTER, i SYNOWIE Łódź, Sienkiewicza 23.

Zawoja, willa „RENATA"

st. kol Maków (Małopolska) — Przepiękna miejscowość klimatyczna w Beskidach, położona u stóp Babiej Góry (1725 m)— poleca od 15 maja pokoje słoneczne wraz z wykwintnym utrzymaniem po cenach przystępnych. Od 15 maja do końca czerwca ceny znacznie zniżone. Fortepian — Dancingi i Plaża. Komunikacja automobilowa Maków-Zawoja — Zgłoszenia przyjmuje S.Brachfeld, Kraków Wolska 28.



IAN TSAKUMAKIS
ŁÓDŹ. UL. PIOTRKOWSKA № 7

Na sezon letni polecam w wielkim wyborze **pantofle gumowe** krajowe i zagraniczne. **Skorochody, Sandałki** własnego wyrobu. Kolorowe w różnych gatunkach. **Gąbki** do samochodów powozów i litografji oraz **skórki jelonkowe**

Z poważaniem
I. TSAKUMAKIS
7 PIOTRKOWSKA 7

Pierwszorzędny

Korespondent

niemiecko - angielsko-francuski stenotypista na kilka godzin wolnych. — Oferty pod L. B. 246 do administr. „Republiki".

TKALNIA 20 kortowych warsztatów wraz z pomocniczemi maszynami i napędem we własnym budynku poszukuje wspólnika z kapitałem od 5000 do 6000 tys. dolarów lub do wydzierżawienia od zaraz. Wiadomość u Krotoszyńskiego ul. Piotrkowska 55, I-e piętro, front, od 11—1 i od 3—5 po południu.

30—35 warsztatów kortowych
Schönherr i Grossenhain

4 i 15/4 szerokości, 5 skrzynkowe, Papparty, nowej konstrukcji, wyjątkowej dobroci oraz Leimtroken-maszyna Schönhera, częściowo lub w całości zaraz do sprzedania. Zgłoszenia do adm. Republiki sub. „B. T."

Ogłoszenie.

Komendant Wojewódzki Policji Państwowej podaje do wiadomości, że w dniu 31 maja r. b. o godz. 10 odbędzie się przy ul. Żeromskiego 88 publiczna sprzedaż wybrakowanych koni w liczbie około 10.

Konie wystawione na sprzedaż można obejrzeć na miejscu dnia 30 maja oraz w dniu przetargu od godziny 8 do 10.

Do wynajęcia Węglowa 8.

Bocznica kolejowa z dużym placem z kantorem i dużą szopą. Wiadomość: Południowa № 20, m. 7 I piętro front od 8 do 10 r. no i od 2 do 4 p.p. **Tamże dwa duże słoneczne pokoje do wynajęcia**

GABINETY KOSMETYKI LEKARSKIEJ
D-ra MARJI LEWINSONOWEJ
Cegielniana 6 m. tel. 43-63

Chor. **skóry i włosów.** Leczenie defektów cery. Specjalne masaże twarzy i ciała. Masaże odtłuszczające. Usuwanie włosów elektrolizą. **Lampa kwarcowa.** Sollux. Elektroterapia. Godziny przyjęć od 10—8. Dla panów od 1—3

Poszukuje się odpowiedniego

lokalu

od 20 do 25 pkoi

na gimnazjum.

Oferty do „Republiki" sub „Gimnazjum A"

Ogłoszenie.

Syndycy tymczasowi masy upadłości
ABRAMA KIRSZBAUMA

zawiadamiają wierzycieli upadłego, że ostateczne sprawdzenie wierzytelności odbędzie się w dniach 28 maja i 4 czerwca 1927 r. o godz. 12 w poł. w Wydziale Handlowym Sądu Okręgowego w Łodzi w obecności Sędziego Komisarza.

SYNDYCY TYMCZASOWI
(—) I. CHUDY
Apl. Adwok.
(—) W. ULINOWER

PIERWSZA ŁÓDZKA

Chemiczna Farbiarnia Futer

W. Schönmana, ul. Gdańska 8 front II p.

Przyjmuje do farbowania i odświeżania, wszelkiego rodzaju futra na najmodniejsze kolory podług **najnowszego systemu lipskiego.**

Kolory trwałe. **Garbowanie futer.**

Ceny przystępne!

Najwięcej znany i najstarszy

Zakład Fryzierski

na miejscu

A F. Bittner, Andrzeja 15.

poleca się szan. klijenteli

Zakład damski i męski

UWAGA: Farbowanie włosów z L'oreal Henną

Przyjmę na wakacje

dwóch chłopców

z inteligentnej rodziny w wieku od 9—12 lat. Miejscowość sucha w okolicy lasu — Wiśniowa Góra. Całodzienna opieka i pomoc w naukach. Wiadomość: telefon 20-15.

Konmendant Wojewódzki Policji Państwowej w Łodzi przyjmie do służby w policji kilkunastu kandydatów na posterunkowych, którzy przydzieleni zostaną po zakwalifikowaniu do Komendy Policji m. Łodzi względnie Komend Powiatowych Województwa Łódzkiego.

Reflektuje się tylko na kawalerów i to tych, którzy odbyli służbę w wojsku polskiem, zdrowych i fizycznie odpowiednich. Pierwszeństwo mają, przy innych koniecznych warunkach ci, którzy posiadają wrost 175 c. i wyżej.

Podania reflektanci składać winni do kancelarji Komendanta Wojewódzkiego w Łodzi — Ogrodowa Nr. 17 do dnia 1 czerwca r. b., załączając nieuwierzytelnione odpisy metryk urodzenia, poświadczenia obywatelstwa, ostatniego świadectwa szkolnego (wymagane jest ukończenie conajmniej szkoły powszechnej) i świadectwo odbycia służby wojskowej.

Informacji udziela kancelarja Komendanta Wojewódzkiego w Łodzi Ogrodowa Nr. 17, pokój Nr. 57 (wejście II z ulicy Zachodniej — tam gdzie mieści się Urząd pocztowy).

PIĘKNE ZABAWKI

lalki, gry, Ping-pong po cenach najniższych poleca „URANIA" wł. H. LENGA Zielona 15.

Nowo otworzona

pracownia damskich i męskich kapeluszy

poleca w cenach przystępnych oryginalne paryskie modele filcowe.

UWAGA: Wszystkie kapelusze wyrabia pierwszorzędny fachowiec i modelarz paryski.

Łódź, ul Szkolna № 8

lewa oficyna 1 piętro prawo

Od 20 do 21 maja r. b.
przyjmować będą w Łodzi,
u dr. Schweiga
przy **ul Zawadzkiej 6,** w celu sporządzania i umieszczania



Sztucznych oczu ludzkich

z natury według najnowszych wymagań nauki.
Carl Müller, Jena-Wien,

Czytajcie „Express Wieczorny".

KASA CHORYCH M. ŁODZI.

Zgodnie z okólnikiem Okręgowego Urzędu Ubezpieczeń w Warszawie z dnia 22 marca r. b. Nr. 325 (L. dz. 1847/27) w przedmiocie jednolitego stosowania przez zarządy Kas Chorych przepisów art. 16 Ustawy z dnia 19 maja 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 44, poz. 272) przy nakładaniu kar na pracodawców, którzy nie zgłaszają osób podlegających obowiązkowemu ubezpieczeniu na wypadek choroby w terminie przewidzianym art. 15 część I, t. j. w ciągu najdalej 3-ch dni od dnia przyjęcia do pracy,

KASA CHORYCH M. ŁODZI

zawiadamia niniejszem, iż na podstawie uchwały jej Zarządu z dnia 12-go kwietnia r. b., przy stosowaniu sankcji karnych dla PP. Pracodaw. winnych przekroczenia wspomnianego terminu zgłaszania, od dnia 1 maja r. b ustala i wprowadza w życie poniższe normy kar:

1. Jednokrotną kwotę zaległych składek nakłada się jako karę na pracodawców, którzy sami zgłaszają (dobrowolnie) swych pracowników z opóźnieniem, t. zn. po terminie prekluzyjnym, przewidzianym w art. 15 ustawy, o ile nie zachodzi przytem wypadek fikcyjnego wykazania dat przystąpienia do pracy osób podlegających ubezpieczeniu. Pradowców, którzy sami zgłaszają (dobrowolnie) pracowników z opóźnieniem należycie uzasadnionem, zwalnia się od winy i kary na skutek podania, popartego odnośnymi dowodami.
2. Dwukrotną kwotę zaległych składek nakłada się jako karę na pracodawców, których zaniedbanie zgłoszenia pracowników w swoim czasie zostało stwierdzone na podstawie protokułu Kasy Chorych.
3. Trzykrotną kwotę zaległych składek nakłada się jako karę na pracodawców, którzy przez stwierdzoną złą wolę nie zgłosili sami pracowników, o zatrudnieniu zaś, powodującem obowiązek ubezpieczenia, Kasa Chorych dowiedziała się na skutek skargi, złożonej przez poszkodowanego.
4. Czterokrotną kwotę zaległych składek nakłada się jako karę na pracodawców, którzy zgłoszenie zaopatrzyli fikcyjną datą przystąpienia do pracy podlegającego ubezpieczeniu, a to w celu uniknięcia obowiązku uiszczenia zaległych składek.
5. Pięciokrotną kwotę zaległych składek nakłada się jako karę na pracodawców w wypadku poprzedniej karalności 2, 3 lub 4-o krotną karą.

(—) Dr. E. Samborski.
p. o. Dyrektor.

KASA CHORYCH M. ŁODZI
(—) F. Kałużyński,
Przewodniczący Zarządu.

Łódź, dnia 21 kwietnia 1927 r.

Ogłoszenia drobne.

Kupno i sprzedaż

Bardzo tanio! Są do nabycia duże place w Rudzie-Pabjanickiej pod Łodzią przy szosie. Bliższych informacji udzieli w Rudzie Pabjanickiej, Rydzyna Mateusz, sklep kolonjalny. Spółdzielnia Funkcjonarjuszów P. P. w Sieradzu. 15

Kasa ogniotrwała do sprzedania Wolborska 4 u gospodarza 15

Na wypłatę obuwie, manufaktura, galanterja, krawiec męski i damski ul. Piotrkowska 37, w podwórzu

Pianino zagraniczne do wydzierżawienia. Piramowicza 2, m. 7 15

Motocykl „Alba" w dobrym stanie sprzedam tanio. Roman, Łódź ...gowska 61 16

Dom sprzedam przy ul. Aleksandrowskiej. Wiadomość Aleksandrowska 66, sklep rzeźniczy. Chmielecki. 16

Sprzedam 2 magle w dobrem punkcie Ulica St. Cegielniana 38 17

Szafę dębową nową sprzedam Zielińska. Srebrzyńska 69-a I piętro. 17

Pieski Ratlerki do sprzedania 1 maja 11 m. 17

Piekarnia w pobliżu Łodzi w ruchu z całkowitem urządzeniem do wydzierżawienia. Wiadomość w piekarni M. Chojnacki Lutomierska 40 17

W dużym wyborze krzesła dębowe, kozetki, otomany materace oraz przyjmuje obstalunki i reperacje ceny zniżone warunki dogodne. Tapicer, Zielona 39 A. Brzeziński

Opony dwie zupełnie nowe „Michelin" 615x120 z dętkami do sprzedania niedrogo Stacja benzynowa Gdańska 72.

Forda turystycznego stan bardzo dobry tanio sprzedam. Tramwajem Zgierskim przystanek Jagiellońska Fryzjer Stasiński wskaże. 15

Szafa do książek jasnodębowa do sprzedania Lipowa 9 m 7 front I p.

Samochód Ford torpedo bardzo tanio do sprzedania obejrzeć można w poniedziałki, środy i piątek u Kasprzaka Traugutta 14.

2 magle wraz z mieszkaniem z powodu zmiany interesu sprzedam Skorupki 7.

Maszyna Singera bardzo tanio do sprzedania 1 maja 11 m. 17.

Fortepian w dobrym stanie do sprzedania Zamenhofa 18.

Okazyjnie do sprzedania otomana fotel i kozetki tapicer Nawrot 8.

Urządzenie biurowe, również częściowo, wszystko prawie nowe, tanio do sprzedania byle zaraz Przejazd 19 m. 7 codz. od 1—3 pp.

Sprzedam dużą dębową szafę za 10) zł, Piotrkowska 64 m. 3.

Wózki dziecinne sportowe do sprzedania Zamenhofa 29 m. 21

Kasa ogniotrwała okaz. do sprzedania Skład Mebli 6-go Sierpnia 16

Z powodu wyjazdu do sprzedania meble—stołowy pokój, gabinet, sypialka nowe po nańskiej roboty u Narutowicza 45 m. 16 od 4 do 6 w.

Motor 4cylindrowy chłodzony powietrzem nadający się do automobilu lub do cyklonety tanio do sprzedania Wiadomość Abramowicz Zawadzka 12 part.

Rowery używane kupuje i płaci najlepsze ceny. Torpedo" Pomorska 39

Do sprzedania zupełnie nowy powóz Wiadomość ul. Główna 16 m. 1

Sklep spożywczy do sprzedania pokój z kuchnią. Wiad. Miedziana 5 m. 42.

Pianina, fortepiany sprzedaje najtaniej na dogodnych warunkach. Chodkowski, Sienkiewicza 25

Lokale

Pokój duży do wynajęcia dla kawalerów, ulica Targowa 12, m 15 przy Przejazd.

Pokój do wynajęcia, Andrzeja 11, m 11, front, I piętro od 1—4 i od 8—10.

Do wynajęcia frontowy słoneczny dwuokienny pokój z całodziennym utrzymaniem lub bez Wiadomość Żeromskiego 27 m 2.

Odnajmę pokój przyjezdnemu na kilka godzin dziennie zupełnie oddzielne wejście urządzony bardzo ładnie z wygodami w centrum miasta Zgłoszenia proszę nadsyłać pod sub. „Natychmiast".

Pokój umeblowany z oddzielnem wejściem do wynajęcia Orla 23 m. 22

Pokój umeblowany lub bez ewent z wspólną kuchnią do wynajęcia. Piotrkowska 64 Bryczkowski i Nachister

Duży frontowy umeblowany pokój do wynajęcia Oferty sub. „Meble"

Pokój umeblowany oddam Cegielniana 19 m, 11 3-6

Pokój z niekrępującem wejściem oddam izraelicie Skwerowa 13 front, 3 piętro.

Do wynajęcia pokój umeblowany wszelkiemi wygodami Cegielniana 19 front I p. m. 6

Zaraz pokój umeblowany do wynajęcia. Sienkiewicza 63 m. 15.

Zakopane-pensjonat „Janina" Krupówki poleca pokoje z całodziennym utrzymaniem po cenach przystępnych.

2 pokoje z kuchnią wygodami słoneczne do wynajęcia. Wiadomość Stolarnia Lubelska 6 przy Napiórkowskiego.

2 duże słoneczne umeblowane pokoje z używalnością kuchni łazienki od najmę małżeństwu (izrael.) lub dwum panom ewent z całodziennym utrzymaniem Obejrzeć można od 12—5 Narutowicza 41|24

Wynajmę pokój umeblowany z elektrycznością. ul. Wschodnia 29, m. 3

Pokój frontowy elegancko umeblowany wynajmę. Piotrkowska 99, II piętro, m. 2

Pokoju poszukuję mało lub nieumeblowanego, osobne wejście możliwie wprost ze schodów. Oferty sub. „Room" do Republiki.

Dwa pokoje zdatne na biuro, lekarza lub adwokata do wynajęcia Wólczańska 78, m. 9, od 3—5 pp. 17

2 pokoje umeblowane w centrum miasta z wszelkimi wygodami dla małżeństwa lub kawalera. Wiadomość: Piotrkowska 112 I piętro m. 5

Pokój do wynajęcia dla samotnej inteligentnej osoby Cegielniana 71 2 wejście, lewa oficyna, III piętro m. 25

Dwie urzędniczki poszukują skromnego pokoiku. Oferty do Republ sub. „Skromne".

Poszukuję pokoju umeblowanego z wejściem niekrępującem Oferty „K. B" w admin.

Pokój duży, balkonowy, elektryczność, łazienka odnajmę solidnej osobie. Zawadzka 38. m. 9 front, II-ie piętro.

Mieszkania do wynajęcia, pokoje z kuchnią. Widzew, ul. Szpitalna 16, przy Kasie Chorych. 20

Zakopane. Pensjonat 15 ubikacji umeblowany do sprzedania. Cena 50.000 zł. Zgłoszenia Ajencja Stemanowskiego. Zakopane

2 oddzielne pokoje niekrępujące wejścia, winda, do wynajęcia. Narutowicza 44. m. 7.

Poszukuję panienki do wspólnego zamieszkania w dużym pokoju. Oferty sub. „M oda"

Pokój dla biuralisty(ki) do wynajęcia Nowo-Cegielniana 12 m. 6. 15

Słoneczny umeblowany pokoj dla jednego lub dwuch panów od zaraz do wynajęcia Gdańska 28, m. 6 15

Pokój duży frontowy słoneczny z balkonem do wynajęcia Wejście niekrępujące Aleja Igo maja 11, m 3. 15

Posady

Do pracowni krawieckiej potrzebna uczennica Zgłaszać się Piotrkowska 91, m 15 od godz. 9 do 1 rano.

Do gabinetu dentystycznego poszukiwana jest wykwalifikowana asystentka Oferty proszę składać sub „D" 17

Biuralista - korespondent w językach polskim, niemieckim i esperanckim, mogący również pracować w charakterze pomocnika buchaltera, oddam maszynę do pisania na stały użytek wzamian za udzielenie mu posady. Of. sub „Zdolny M" do adm Republiki 15

Poszukuje posady do biura młody inteligentny urzędnik z prenzencą znający język polski, niemiecki w słowie i piśmie w charakterze sekretarza (zastępcy szefa) Of sub „Sekretarz" do „Republiki".

Panna z 8 klasowem wykształceniem. znająca pracę biurową, pisząca na maszynie poszukuje jakiejkolwiek pracy biurowej. Wymagania skromne. Oferty sub. „B M" do admin.

Wykwalifikowana krawcowa szyje w prywatnych domach 3 zł dziennie of. dla „krawcowej"

Potrzebna panna do 2 dzieci do 5 lat od zaraz Kujawsk Dzielna 5.

Potrzebny zdolny pracownik męski ul. Piotrkowska 47 zakład fryzjerski

Techniczka dentystyczna 10-letnią praktyką poszukuje posady. specjalność kauczuk Oferty do Republiki "C. T."

Potrzebni chłopcy do terminu Stolarnia Lubelska 6 przy Napiórkowskiego.

Poszukiwane prasowaczki do firmy „Wygoda" ul. Kilińskiego 43.

Potrzebny pomocnik kelnera Cegielniana 33 Cukiernia.

Poszukuje się wykwalifikowanych pończoszników i ska petkarzy do pracy na maszynach systemu „Ideal" Zgłosić się o g. dz. 6 po p. Ł. Piotrkowska 136.

Potrzebna prasowaczka znająca się na chemicznem praniu. Ul. 6-go Sierpnia 46 pralnia

Samodzielna buchalterka z kfl. kuletną praktyką, biegła w korespondencji i pisaniu na maszynie pragnie zmienić posadę Wymagania skromne Oferty sub „Samodzielna 5" do admin. Republiki

Poszukuje się szwaczki samodzielnej oraz specjalistki dziecinnych sukienek do pierwszorzędnej pracowni Zgłaszać się Wschodnia 6 Milner frontowy magazyn.

Inteligentna osoba przyjmie posadę zarządzającej pensjonatem, biurem lub innem przedsiębiorstwem, chętnie na wyjazd, przystąpi również niewielkim kapitałem do spółki. Zgłosz. sub. „J.J."

Prenumerata Ilustrowanej Republiki" ze wszystkimi dodatkami wynosi w Łodzi zł. 4.50, za odnoszenie do domu 40 gr.; z przesyłką poczt. w kraju zł. 5.20, zagranicę zł. 7.20. „Express" i „Republika" wraz z odnoszeniem 8 złotych.

Ogłoszenia: ZWYCZAJNE: 8 gr. za wiersz milimetr. (na stronie 10 szpalt). W TEKŚCIE: 40 gr za wiersz mil. (na str. 4 szpalty. NEKROLOGI I NADESŁANE 30 gr. za wiersz mil. na str. 4 szp.). Zaręcz. i zaślub. po tekście 10 zł. Zamiejscowe o 50 pr. Zagr. o 100 pr drożej. Za terminowy druk ogłoszeń adm. nie odpowiada. Drobne 10 gr. Poszuk. pracy 5 gr. Najmniejsze 50 gr.

Wydawca: Władysław Polak. Redaktor: Wacław Smólski. W drukarni „Republika" sp. z ogr. odp. Piotrkowska 49 i 15.

DODATEK AUTOMOBILOWY „REPUBLIKI"

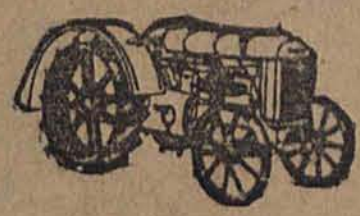
z dnia 15 maja 1927 roku

wydany z okazji wyścigów samochodowych na szosie Konstantynów-Zgierz

LINCOLN **Ford** FORDSON







Autoryzowani Przedstawiciele:

Import Samochodów

„B. ROZNER i S-KA"

Łódź

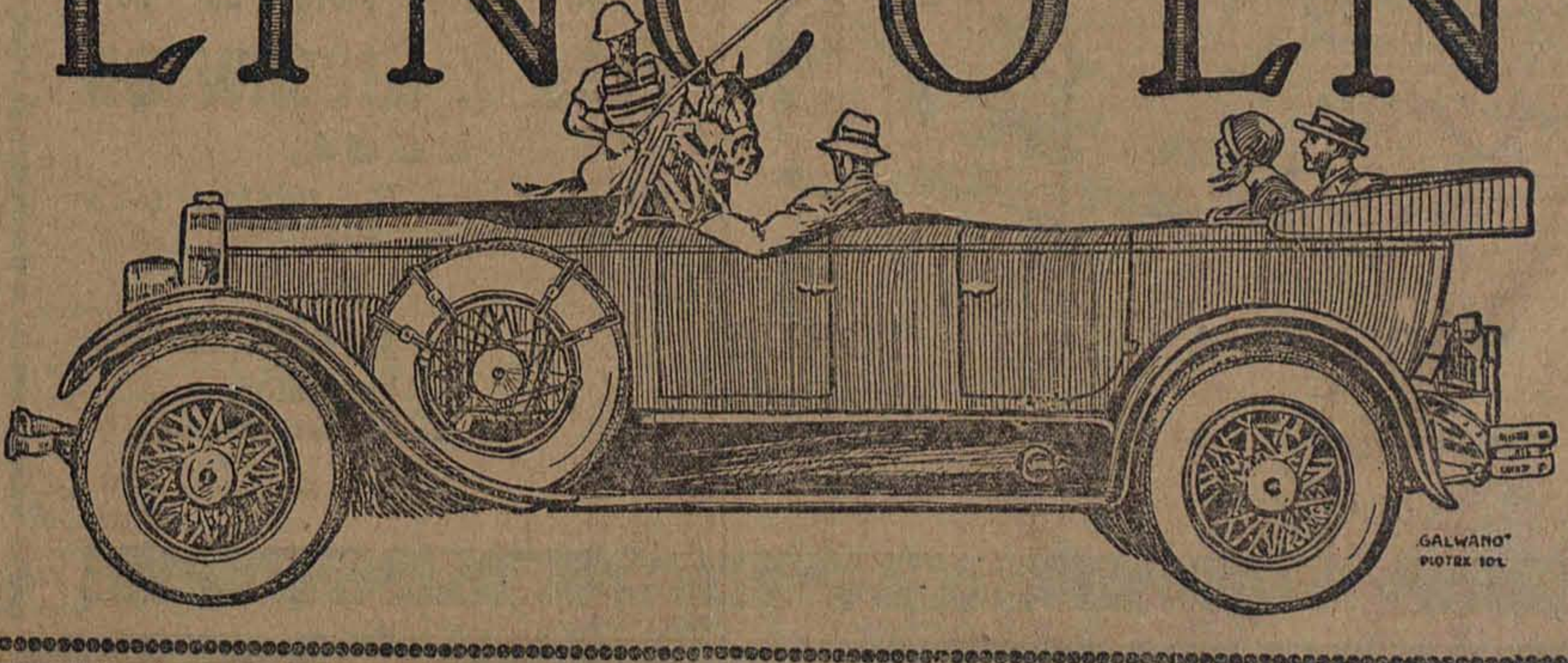
Biuro i skład: Przejazd 2, tel. 55-26.

Akcesorja

FORD: samochody osobowe, ciężarowe i podwozia
FORDSON: traktory rolniczo-przemysłowe.
LINCOLN: samochody luksusowe.
FIRESTONE: opony i dętki.

Części zamienne

LINCOLN



„GALWANO" PIOTRK. 101.

Kwandrans rozmowy z p. inż. Kauczyńskim

komandorem wyscigów przewodniczącym komisji sportowej Łódzkiego Klubu Automobilowego.

Zrozumienie kulturalnej i ekonomicznej roli auta przejęło się w całem naszem społeczeństwie, a potrzebę tego nowoczesnego środka lokomocji odczuwają coraz szersze warstwy.

Narzekamy na anemiczny rozwój automobilizmu w Polsce, pod tym względem pozostaliśmy daleko w tyle poza innemi cywilizowanemi państwami. na szarym końcu tabeli statystycznej. Nie jest to jednak wynikiem niezrozumienia potrzeby automobilizmu, lecz skutkiem warunków ekonomicznych, w jakich się znajdujemy.

Wzorem większych miast powstał i w naszem mieście Automobilklub, grupujący entuzjastów sportu motorowego okręgu łódzkiego.

Łódzki klub Automobilowy, najmłodsza latorośl naszych organizacji sportowych, już w pierwszych dniach swej egzystencji zdradził „lwi pazur“ organizacyjny. ŁKA egzystuje zaledwie od 2 tygodni, a już tyle „krzyku“ narobił. Na ustach sportowej Łodzi, żadnej dreszczyków emocji, jest dzisiejsza inauguracja sezonu automobilowego w kraju, organizowana przez Łódzki K. A. Szykuje się nielada „gratka“ dla tych, którzy w szlachetnej rywalizacji walczyć dziś będą na szosie konstantynowskiej o palmę pierwszeństwa, jak i dla tych, którzy zazdrosnem okiem pośpieszą się przyjrzeć tej niezwykle emucjonującej imprezie.

W celu zaznajmienia ogółu opinji publicznej z świeżopowstałym klubem, który od pierwszych swych kroków dał dowód wysokiego zrozumienia zadań i celów organizacji automobilowych, spół pracownik „Republiki“ złożył wizytę przewodniczącemu komisji sportowej Ł.K.A. i komandorowi dzisiejszych wyścigów p.

inż. Kauczyńskiemu,

od którego dowiedział się następujących szczegółów:

— Łódzki Klub Automobilowy powstał przed zupełnie niedawnym czasem. Na czele klubu stoi Zarząd w składzie: prezes — p. Karol Wilhelm v. Scheibler. I wiceprezes — p. Grohman, II wiceprezes — p. Leonard, III wiceprezes — p. Sułocki. Generalnym sekretarzem jest p. Tesche.

ŁKA liczy już dziś b. poważny zastęp członków, co jest zapowiedzią dalszego rozrostu klubu. Przystępujemy w dniu dzisiejszym do „chrztu bojowego.“ Zaszczyt zainaugurowania sezonu automobilowego w Polsce przypadł nam w udziale. Staramy się wywiązać z tego trudnego zadania możliwie jaknajlepiej. Dzisiejsze wyścigi zastały ŁKA jeszcze w stadjum organizacji. Zobaczymy jak się uda...

— W tym miejscu rozmówca mój zlekka się uśmiecha. Człowiek ten — pełen inicjatywy, tak iż przez myśl nie przechodzi wcale, aby impreza kierowana jego sprawną dłonią mogłaby się nie udać. O wszystkiem pamięta, nawet o 2 bufetach dla publiczności. Jestem więc spokojny o stronę organizacyjną zawodów. Stać ona będzie bez wątpienia na zupełnie wysokim poziomie.

W dalszym ciągu naszej rozmowy, następują szczegóły znane zresztą Czytelnikom, a dotyczące samego biegu, startujących zawodników i maszyn.

Po kwadransie rozmowy łaskawie użyczonym mi przez komandora p. inż. Kauczyńskiego, żegnamy się:

„Do widzenia na starcie“.

m. l.

REGULAMIN

Łódzkiego Wyścigu Samochodowego dnia 15 maja 1927 roku.

§ 1.

Pod protektoratem Automobilklubu Polski organizuje Łódzki Klub Automobilowy w dn. 15 maja 1927 r. wyścig płaski na szosie Konstantynów — Zgierz. (Odcinek pomiędzy Konstantynowem a szosą Aleksandrów — Zgierz), na przestrzeni 6 klm. ze startem z miejsca.

§ 2.

Do wyścigu dopuszczone są samochody podzielone na kategorje, jak następuje:

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minimalna	Minim. il. miej. i osób
A	ponad 8.000 cm³	1 800 kg	4
B	od 5.000 cm³ do 8000 cm³	1600 „	4
C	„ 3000 „ „ 5000 „	1.200 „	4
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	960 „	4
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	780 „	2
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	660 „	2
G	„ 750 „ „ 1.100 „	420 „	2

§ 3.

Komisja Sportowa zalicza zgłoszone pojazdy do jednej z wyżej podanych kategorji, przyczem decyzja ta jest bezapelacyjna. Pojemność cylindrów zaokrągla się do 1/10 litra.

Obsada pojazdów, biorących udział w wyścigu, składa się minimalnie z 2 osób, t. j. kierowcy i mechanika.

§ 4.

Do wyścigu dopuszczone będą samochody wyszczególnione w wyżej podanych kategorjach. Zgłoszenia przyjmowane będą od sportsmanów, firm samochodowych i zawodników.

§ 5.

Komisja Sportowa ma prawo ze względu na bezpieczeństwo publiczne, lub z innych przyczyn, których nie jest obowiązana podawać, wyłączyć te zgłoszenia, które uzna za nieodpowiednie, za zwrotem wpisowego.

§ 6.

Każdy kierowca powinien posiadać, oprócz zwykłego pozwolenia na prawo jazdy, jeszcze licencję sportową A. P.

§ 7.

Pojazdy przyjęte do wyścigu winny się stawić w dniu 15 maja, o godz. 12-ej na start. Wyścig rozpocznie się o godz. 14-ej ze startu, sygnałem danym przez komandora wyścigów (wystrzał z rewolweru).

Każdy pojazd otrzyma numer porządkowy, który winien zachować przez cały czas wyścigów, po ukończeniu zaś ich — zwrócić Klubowi.

§ 8.

Jako początek chronometrowania czasu każdego poszczególnego pojazdu uważany będzie moment dania sygnału odjazdu. O ile w momencie rozpoczęcia biegu dany pojazd nie stawi się w wyznaczonym czasie, będzie pozbawiony prawa wzięcia udziału w wyścigu.

Czas rozpoczęcia wyścigów i kolejność startów zależne są wyłącznie od Komisji Sportowej i zostaną ogłoszone na miejscu przed rozpoczęciem wyścigu.

§ 9.

Każdy pojazd jest chronometrowany przez trzech chronometrażystów, względnie przez chronometr automatyczny.

§ 10.

Każdy z uczestników, przez swój zapis uznaje jako jedyną jurysdykcję Komisję Sportową i poddaje się bezapelacyjnie wszystkim jej zarządzeniom, w szczególności przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność, za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub mechanikiem, jako też z osobami trzeciemi.

§ 11.

Automobilklub Polski oraz Łódzki Klub Automobilowy nie przyjmują na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub mechanikiem, jak i osobami trzeciemi.

§ 12.

Każdy uczestniczący w wyścigu samochód, który odbył wyznaczony bieg, bez względu na osiągnięty wynik, otrzymuje bronzową plakietę pamiątkową.

Zwycięzca w każdej kategorji otrzymuje plakietę srebrną i dyplom.

Jako nagrody specjalne przewidziane są:

1) nagroda A. P. za najlepszą bezwzględną szybkość dnia.

2) nagroda Łódzkiego Klubu Automobilowego za najlepszy wynik, wzgl. ustawionego handicap'u, obliczonego na podstawie danych technicznych.

Ustanawianiem warunków handicap'u zajmuje się specjalna Komisja i Jury sędziów.

Ubiegać o tę nagrodę mogą się tylko samochody odpowiadające wymaganiom kategorji sportowej. (Patrz międzynarodowy regulamin sportowy, „Auto“ nr. 2, anneks C).

3) oprócz powyższych nagród przewidziane są jeszcze nagrody osób i firm popierających sport automobilowy. Każda z takich nagród posiadać będzie swój specjalny regulamin.

Regulaminy te ogłoszone będą przed wyścigami.

Szczegółowy regulamin nagród zostanie podany przed wyścigami do wiadomości. Wszystkie pojazdy nagrodzone stają do dyspozycji Jury dla kontroli. Rozdanie nagród n[illegible] dnia 15 maja w Łodzi, wyniki zaś zostaną opublikowane tego dnia.

§ 13.

Wszelkie reklamacje powinny być podane pisemnie i doręczone jednemu z Komisarzy Sportowych. Reklamacje w sprawie dopuszczenia pojazdów lub kierowców winny być złożone do godz. 20 dnia 14 — tyczące się zaś samego wyścigu, w trzy godziny po ukończeniu biegów. Reklamacje winny być składane z załączeniem sumy zł. 50, która to suma podlega zwrotowi, o ile zażalenie zostanie uznane za słuszne.

W sprawach ewentualnych odchyleń od przepisów, dotyczących warunków, jakim winny odpowiadać samochody w myśl „Ogólnego Reg. Sport.“ A. I. A. C. R. Annexe C. art. 2, decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna, kwalifikująca samochody do wyścigu.

Żadne reklamacje w tym względzie nie będą brane pod uwagę.

§ 14.

W wypadkach, nieprzewidzianych przez niniejszy regulamin, decydująco i ostatecznie rozstrzyga Jury wyścigu.

Niema złej drogi... dla automobilu.

Samochodowe wyścigi naprzełaj.

Ustawy angielskie zabraniają organizowania, na drogach oddanych do publicznego użytku, wszelkich wyścigów i raidów samochodowych i motocyklowych. To też wyścigi są w Anglji urządzane wyłącznie na terenach specjalnych, a więc na torze autodromu Brookland. na piasku licznych plaż nadmorskich (Southport, Pendine Wallasey etc) lub na odrębnie zbudowanych torach szosowych. Co się zaś tyczy raidów, to te organizowane są wyłącznie w terenie, z całkowitem prawie pominięciem szos publicznych.

Raidy angielskie przedsawiają z tej przyczyny widok wysoce osobliwy, jakiego daremnie szukać w innych krajach Są to prawdziwe biegi naprzełaj, w których współzawodniczące maszyny pokonać muszą wszystkie nadarzające się trudności terenowe: góry, doły, piaski, wodę, głazy, rozjeżdżone polne drogi i jeszcze tysiące innych przeszkód. Ażeby współzawodnicy nie zmylili drogi, ciągnącej się wśród dziesiątki, ale i setki kilometrów, trasa raidu przebiega po polnych drogach i ścieżkach, często tak wąskich, że ledwo się na nich zmieści samochód lub motocykl z wózkiem.

Drogi te, służące normalnie do użytku piechurów lub conajwyżej pojazdów konnych, nie omijają przeszkód terenowych, a że nie są otoczone specjalną opieką, przeto nastręczają uczestnikom raidów angielskich wiele niezdarzających się gdzieindziej trudności.

Zdarza się więc, że uczestnik raidu wjechać musi w wąwóz, o ścianach stromych i tak blisko siebie położonych że ledwo starczy miejsca na samochód. Na domiar złego piaszczyste dno wąwozu poorane zostało kolejami przez maszyny, które tędy poprzednio przejechały, co zmusza kierowcę do jazdy zygzakami z narażeniem całości samochodu i pasażerów.

Zdarza się często, że w miejscach takich wywracają i rozbijają się samochody, nie mówiąc już o motocyklach, dla których w raidach angielskich upadek jest rzeczą pospolitą, zdarzającą się na każdym kroku.

Ledwie się delikwent wyrwał z takiego przesmyku, a już czeka nań niebezpieczny zjazd po stromej pochyłości, zakończony kąpielą w głębokiej kałuży, która po ostatnim deszczu zebrała się na dole.

Lecz tu nie koniec opresji: za chwilę droga drapie się pod spadzistą górę. — Nie pomaga pełny gaz na pierwszym biegu; trzeba złazić z maszyny i w pocie czoła podepchnąć ją aż do szczytu, gdzie już oczekują nowe przeszkody: wilcze doły, głazy, kłody, koleje i tak aż do końca podróży.

Raid angielski to nie miła zabawa i przyjemność; to ogromna, utrudzająca praca dla kierowcy i maszyny, to naprawdę walka i prawdziwy wysiłek dla zdobycia dobrze zasłużonej nagrody.

Wszystkie te niebywałe trudy nie odstręczają wcale angielskich miłośników sportu motorowego od szerokiego udziału w raidach. W niektórych zawodach, jak naprzykład w organizowanym przy końcu każdego roku raidzie Londyn — Exeter — Londyn, bierze udział stale kilkuset kierowców. Procent współzawodników, przybywających do celu jest, mimo spiętrzonych na drodze trudności, wcale nie mniejszy, aniżeli ten że procent w zawodach rozgrywanych w innych krajach na najłatwiejszych trasach. Świadczy to o znakomitej sprawności angielskich jeźdźców i maszyn.

Z raidów angielskich powinniśmy wyciągnąć pewien morał.

Rozpowszechnione jest u nas mniemanie, że głównym powodem słabego rozwoju sportu motorowego w Polsce są nasze marne drogi. Niedawno w jednem z polskich pism codziennych przeczytałem artykuł, którego autor, omawiając zły stan dróg w Małopolsce, dochodzi do wniosku, że raidy samochodowe, zaprojektowane na sezon tegoroczny, stoją pod znakiem zapytania, ze względu właśnie na zły stan dróg. Otóż wcale tak nie jest! O ile złe drogi mają pewien pośredni wpływ ujemny na rozwój sportu motorowego przez zmniejszenie ilości samochodów użytkowanych w kraju, o tyle nie wywierają one na raidy samochodowe żadnego wpływu bezpośredniego, gdyż te ostatnie urządzać można z powodzeniem na drogach stokroć gorszych od naszych dziurawych szos. Ostatni raid Automobilklubu Polski prowadzi na przestrzeni kilku set kilometrów po wschodnich drogach gruntowych, a przecież, mimo to, wszystkie współzawodzące samochody ukończyły go we wspaniałej formie

Nieprawdą jest więc, że wyboiste drogi wykluczają organizację raidów samochodowych lub motocyklowych. Terenowe raidy angielskie dobitnie na to wskazują.

Marjan Krynicki.

Amerykański i europejski samochód.

Rok ubiegły był rokiem poważnej próby dla produkcji europejskiej samochodów. Ameryka postanowiła za wszelką cenę pozbyć się swej nadprodukcji na rynku europejskim i próbowała umieścić jak największą ilość samochodów budowanych dla Ameryki w Europie.

Typ przeciętny jaki wyrobił się w stosunkach amerykańskich różni się znacznie od typu. jaki obecnie zyskał uznanie klijenteli europejskiej. i który pod wpływem jej życzeń się wytworzył. Amerykańskie wozy mają zwykle motory o większej pojemności (przeważnie 3 lit.) zużywają przeciętnie około 15 litrów, benzyny na 100 klm. zadawalniają się trzema biegami (Ford ma ich tylko dwa).

Oszczędność. charakterystyczna dla uboższej Europy, wymaga motoru o mniejszej pojemności 1—2 i pół litra, zużywającego niżej 10 litrów benzyny na 100 klm. Karoserje odpowiednio do słabszych motorów są też mniejsze, i tylko większe sześciocylindrowe wozy mają karoserję obszerniejszą, przeznaczoną na więcej niż cztery osoby. Wóz europejski jest obliczony na znacznie dłuższy okres amortyzacyjny, gdyż klijentela europejska wymaga, by wóz przetrwał dłużej i po poważniejszej i gruntowniejszej reparacji, po jakim dwuletnim okresie używania, był zdolny do jazdy jeszcze na parę lat. Tereny górskie przeważnej części środkowej i zachodniej Europy, wymagają większej ilości przekładni, to też europejskie wozy mają ich przeważnie cztery.

Walka trwa w całej pełni. Z jednej strony wozy amerykańskie zdobyły sobie licznych zwolenników w krajach płaskich o dobrych szosach np. Niemcy. Z drugiej strony typ europejski, reprezentowany przez wielkie fabryki francuskie (Renault, Citroen, Peugeot) oraz włoskie (Fiat), odpowiada zanadto smakowi publiczności, by dać się łatwo wyrugować. Najbliższe lata pokażą, jak sprawa się rozstrzygnie.

Automobilizm i ruch kołowy w Łodzi.

W Łodzi mamy iście paryskie „zapchanie".

Podobnie jak we wszystkich większych miastach całego świata jedną z najbardziej palących kwestji życia codziennego w Łodzi jest problemat ruchu kołowego Zarówno ruch kołowy jak i pieszy był już przed wojną w Łodzi bardzo wielki. Uruchomienie jednak w ostatnim roku przemysłu w połączeniu z nadmiernie szybkim rozwojem automobilizmu dało tak niespodziewane wyniki, że miejscami mamy iście paryskie zapchanie.

Oczywiście uregulowanie jak wzmożonego ruchu jest bardzo trudne, zwłaszcza przy ciasnocie łódzkich ulic i—nie obrażając nikogo — niesforności naszej publiczności. Komisarjat Rządu wydał wprawdzie cały szereg przepisów regulujących ruch zwłaszcza na ulicy Piotrkowskiej, oraz co parę dni próbowano przenieść postoje dorożek konnych — ale na tem koniec. Kary dla przechodniów, którzy ośmielają się przystanąć na chodniku też kwestji nie rozwiązują — nie należy sobie wmawiać, że to jest uregulowaniem ruchu kołowego.

Proszę tylko wyjechać samochodem lub końmi na miasto i otworzyć oczy na to, co się dzieje. Jazda po Łodzi jest absolutnie trudniejsza i bardziej szarpiąca nerwy, niż po Warszawie lub jakimkolwiek innym mieście. Jestto całkiem naturalne. gdyż nie można regulować zycia zarządzeniami negatywnemi: „Nie wolno" „Zabrania się" etc. nie regulują ruchu tylko go krępują. Bez kwestji największym utrudnieniem przy jeździe przez miasto są tramwaje. Na całym świecie dążeniem wszystkich jest usunięcie tramwajów ze śródmieścia, i zastąpienie ich autobusami, które znacznie mniej tamują ogólny ruch. U nas wręcz przeciwnie: nietylko nie usuwa się linji istniejących, ale zamierza się wprowadzić nowe, przez ulice już dziś nadmiernie przeciążone ruchem jak np. Zieloną, Przejazd lub 6-go Sierpnia. Mało gdzie praktykowany nakaz zatrzymywania się pojazdów przy przystankach tramwajowych zamiast ułatwiać sytuację jeszcze bardziej ją komplikuje. Daje on bowiem następujące wyniki: publiczność wsiadająca lub wysiadająca z tramwai całkiem się nie spieszy, za tramwajem tworzy się zator z samochodów i pojazdów konnych. W chwili gdy tramwaj rusza rozpoczyna się wyścig z tramwajem, aby go prześcignąć przed następnym przystankiem, co jest groźnem niebezpieczeństwem zarówno dla przechodniów jak i dla jadących. Zdaje mi się, że znacznym ułatwieniem byłoby by zarząd ŁKE. wprowadził wsiadanie przez tylną a wysiadanie przez przednią platformę, co ogromnie skraca czas stania tramwaju na przystankach. Z drugiej strony samochody powinny na przystankach mijać tramwaje w bardzo wolnym tempie, odstępie 1 metra ale bez zatrzymania. Obie te rzeczy są z bardzo dobrym skutkiem praktykowane w Warszawie.

Dla zaradzenia tym wszystkim tak ważnym brakom powinnaby powstać komisja, w skład której weszliby przedstawiciele władz administracyjnych magistratu, policji, tramwajów i klubu samochodowego. Komisja zajęłaby się rozwiązaniem zagadnień połączonych z tym dla rozwoju miasta ogromnie ważnym pytaniem i uchwalałaby odpowiednie rozporządzenia, któreby potem w szybkim tempie były (bez długiej pisaniny) przez Komisarjat Rządu w życie wprowadzane.

INŻ. KAROL KAUCZYŃSKI.

Największy autodrom na świecie.

W Sao Paulo ma być skonstruowany największy autodrom na świecie. Będzie on kosztował 600.000 dol. Długość jednego okrążenia toru cementowego ma wynosić 10 kilometrów, a prócz tego zbudowany zostanie tor szosowy o długości 21 kilometrów, który mieścić się będzie wewnątrz obwodu toru szybkości. Pod ten nowy, autodron zakupiono już teren wielkości trzech miljonów metrów kwadratowych.

Wyścigi na lodzie *jeziora Giersisên.*

Klasyczne zawody szybkości na lodzie jeziora Gjersjoe'n zorganizowane zostały w tym roku przez Norweski Automobilklub w dniu 23 marca Najlepszy czas dnia osiągnął Raidar Glott na dwucylindrowym samochodzie Chrysler.

Wypadek śmierci *podczas wyścigów.*

Podczas wyścigów motocyklistów z Paryża przez Lyon, Grenoblę do Nicei zdarzył się w piątym etapie tragiczny wypadek, w którym stracił życie młody świetnie się zapowiadający jeździec francuski Guy.

Konkurs 24-godzinny *w Indianopolis.*

Na torze wyścigowym w Indianopolis ma być zorganizowany we wrześniu dwudziestoczterogodzinny konkurs wytrzymałości dla samochodów turystycznych

Przepisy paszportowe krępują rozwój naszego sportu automobilowego.

—:—

Opinja p. J. Tomickiego *sekretarza Automobilklubu Polski.*

—:—

P. J. Tomicki, sekretarz Automobilklubu Poski umieścił na łamach jednego z pism warszawskich następującą opinje:

Główną przyczyną, która skrępowała bujny rozwój naszego sportu automobilowego, są katuralne ostre przepisy paszportowe. Nietylko bowiem wprowadziły one niespotykane nigdzie poza naszem państwem tak wysokie opłaty, ale zarazem procedurę uzyskania paszportu najeżyły niesłychanie skomplikowanemi formalnościami biurokratycznemi, które odstraszają większość zwolenników turystyki automobilowej. Cała nasza mądrość biurokratyczna wysiliła się w tych przepisach, aby zgnębić w nas wszelkie aspiracje turystyczne.

Najpoważniejsza organizacja, zrzeszająca miłośników sportu automobilowego, Automobilklub Polski, odczuwa również dotkliwie te przepisy. Zahamowanie rozrostu klubów afiljowanych Automobilklubu przypisać bowiem należy tylko owym przepisom.

Obecnie automobilista wyjeżdżający zagranicę winien zaopatrzyć się w następujące dokumenty: paszport osobisty zagraniczny, zaopatrzony w wizy konsularne tych państw, do których wyjeżdża; świadectwo urzędu celnego wyjazdowego na samochód oraz międzynarodowe świadectwo drogowe.

Jeśli chodzi o zagraniczny paszport osobisty, to w tym wypadku automobilista musi przebyć cały łańcuch udręczeń, które zagrażają każdemu. Pozostałe świadectwa wydają wojewódzkie okręgowe dyrekcje robót publicznych. Członkom Automobilklubu wydajemy świadectwa sami, co oczywiście niesłychanie upraszcza i przyśpiesza procedurę. Można sobie więc wyobrazić, ile trudności zwalczyć musi zwłaszcza automobilista, nie będący członkiem Automobilklubu, aby wyjechać zagranicę.

Takie stosunki stanowią wyrok śmierci dla naszej turystyki automobilowej.

Automobilklub Polski w WWarszawie wydaje swoim członkom t. zw. tryptyki, t. j. pewnego rodzaju paszporty dla samochodów, na podstawie których turysta, udający się własnym samochodem na czasowy pobyt zagranicę zwolniony zostaje od składania wysokiej pieniężnej kaucji, spowodowanej wwiezieniem samochodu zagranicę. W roku ubiegłym Automobilklub wydał

700 tryptyków dla obywateli Rzeczypospolitej i 4000 dla cudzoziemców.

przyjeżdżających samochodami do Polski, przeważnie niemców i czechów. Statystyka ta najlepiej wskazuje jak deprymująco wpływają na naszą turystykę automobilową obecne przepisy paszportowe.

Pod względem ekonomicznym paszporty nie spełniły swego zadania, natomiast krępują turystykę automobilową poczyniły szkody kulturalne.

Jestem zdecydowanym przeciwnikiem wysokich opłat za paszporty zagraniczne i skomplikowanych formalności utrudniających ich uzyskanie. Należy jaknajprędzej znieść te opłakane przepisy, urągające stosunkom europejskim.

SPORT SAMOCHODOWY

jest motorem rozwoju automobilizmu w Polsce

(Wywiad z p. Januszem Regulskim prezesem Komisji Sportowej Automobilklubu Polski).

Osoba p. Janusza Regulskiego, prezesa Komisji Sportowej Automobilklubu Polski oraz przewodniczącego Międzyklubowego Wydziału Sportowego, dobrze jest znana automobilowemu światkowi sportowemu, nietylko z rekordu polskiego w kategorji „półtoralitrowej", lecz również z niezwykle czynnej i owocnej działalności na polu sportu samochodowego.

To też jeśli mowa o rozwoju automobilizmu w Polsce i o środkach mających spotęgować ten rozwój na drogach i szosach polskich, nikt z większą znajomością rzeczy nie potrafi o tych sprawach zabrać głosu a jednocześnie poprzeć te sprawy czynnie.

— Gdzie leży panie prezesie przyczyna tak mizernego rozwoju automobilizmu w Polsce? pytam uprzejmego gospodarza w jego gabinecie dyrektorskim firmy „Siła i Światło".

— Panie kochany, odpowiada p. R., rozwój automobilizmu w Polsce to mój ulubiony konik, proszę mię nie prowokować, bo to obszerny temat, mogę dzisiaj nie skończyć, a pan pewno niema czasu?

— Ależ panie prezesie szpalty „Republiki" są do dyspozycji pańskiej, prosimy...

— Tak więc, ciągnie dalej mój rozmówca, przyczyna słabego rozwoju automobilizmu w Polsce, leży w słabem rozwoju sportu samochodowego. Urobiła się, z gruntu fałszywa, opinja śród mas społecznych, że sport samochodowy to luksus, to zabawa ludzi bogatych. Nic podobnego. Na całym świecie, oczywiście poza Polską i zresztą nielicznemi krajami Europy, samochód przestał być przedmiotem zbytku, od którego płaci się dodatkowy podatek luksusowy. Samochód stał się tam przedmiotem codziennego użytku. A zaczęło się wszystko od sportu. Tylko dzięki wyścigom samochodowym, tylko dzięki wielkiej emocji zawodów, tylko dzięki współzawodnictwu, popularyzacja samochodu doszła do takich granic, że obecnie automobil stał się zwykłym środkiem komunikacji i turystyki. Bez rozwoju sportu — t.j. wyścigów i wielkich raidów samochodowych nigdy nie doszlibyśmy do obecnego stanu automobilizmu w świecie.

— Zgadzam się z panem, wtrąciłem w tym miejscu, lecz sport samochodowy w Europie czy też w Ameryce, rozwija się prawdopodobnie dzięki doskonałym drogom bitym lub asfaltowym.

— Myli się pan. Drogi bite i asfalt poprawiły się i poprawią się tylko pod naciskiem rozwoju automobilizmu. Proszę dla porównania wziąć Warszawę. Dzięki czemu zostało wybudowane w obrębie Warszawy kilkadziesiąt kilometrów dobrych ulic, z których niektóre mają asfaltową nawierzchnię? Tylko dzięki samochodom. Tylko dzięki rozwojowi komunikacji samochodowej. Tak będzie również i z drogami bitemi. Urzędy państwowe i samorządowe, pod wpływem zwartej opinji zwolenników i sportsmanów samochodowych, zmuszone będą do budowy takich dróg aby stan ich umożliwiał jazdę samochodem. A zatem dobre drogi to liczna i zorganizowana rzesza automobilistów.

W jaki sposób przewiduje pan prezes uruchomienie krajowego przemysłu samochodowego?

— Sprawa przemysłu krajowego uzależniona jest również od rozwoju sportu samochodowego, a tem samem od rozwoju automobilizmu wogóle. Kapitał i kapitaliści nie powodują się sentymentem. Nie może być uruchomiona fabryka samochodów w Polsce przy tak nikłej ilości maszyn będących w obiegu na ziemiach polskich. Musimy zwiększyć ilość motorów czynnych na szosach to i fabryka samochodów krajowych się znajdzie. Takie przynajmniej jest zdanie przemysłowców automobilowych. Potrzebne przytem jest znaczne poparcie władz państwowych i sfer finansowych wogóle, a na co my — narazie nie możemy sobie pozwolić.

— A czy niedałoby się ułatwić sprowadzanie samochodów z zagranicy?

— Owszem, to jest możliwe. Jednak że wysokie cła nakładane przez państwo na samochody zagraniczne, mojem zdaniem nieracjonalne, gdyż nie posiadając przemysłu krajowego, cła te mają tylko znaczenie fiskalne a nie ochronne, utrudnią oczywiście rozwój automobilizmu w bardzo dużym stopniu. Powinniśmy raczej, za przykładem innych państw nie posiadających własnej produkcji samochodów, ułatwić sprowadzanie maszyn z zagranicy i dopiero po uruchomieniu krajowej wytwórni samochodowej, zagrodzić dopływ maszyn zagranicznych cłami ochronnemi.

— A czy własny tor wyścigowy samochodowy nie popchnąłby rozwoju automobilizmu w Polsce?

— Owszem, lecz dla tej sprawy jest zbyt mało zrozumienia śród czynników miarodajnych, zaś organizacje automobilowe są zbyt słabe finansowo aby mogły własnym kosztem tor taki wybudować. Były projekty popierane przez Magistrat Warszawy, wybudowania toru w lasku Bielańskim, lecz jak dotychczas projekt ten pozostał w sferze... projektów. Musimy więc wyszukiwać lepszych odcinków szosowych i tam z narażeniem maszyny a często... życia trudną propagandę automobilizmu w Polsce prowadzić.

— Jakie znaczenie praktyczne mają raidy samochodowe, organizowane przez panów rokrocznie?

— Raidy nasze mają wyłącznie już teraz znaczenie utylitarne. Chodzi o zademonstrowanie praktyczne śród szerokich mas społeczeństwa polskiego, że można zwykłym seryjnym samochodem dojechać wygodnie i szybko w najodleglejszy zakątek Polski i to nawet po naszych niejednokrotnie okropnych szosach i... drogach polnych.

Dla samochodu niema już przeszkód drogowych. Nowoczesna maszyna wszędzie i zawsze zdoła dotrzeć, jeśli ją prowadzi doświadczony i wytrwały sportsman-automobilista.

— Dziękuję... Moje uszanowanie.. Do widzenia na wyścigach w Łodzi.

Muszkiet.

Sport i moda.

—:o:—

Piękna pani i samochód.

Samochód i kobieta — oto bardzo piękne i szykowne zestawienie, o ile, oczywiście, kobieta wie, lub przynajmniej chce wiedzieć, jak się do niego toaletą dostosować.

Jak linja samochodu dąży dziś do najdalej idącego uproszczenia, tak kostjum płaszcz i futro sportsmenki musi stanowić dystyngowaną całość w swojej surowej, trochę męskiej prostocie. Inteligentne zrozumienie linji automobilu, jego kapryśnej duszy, tętniącej żywo we wszystkich cylindrach motoru, jest pierwszym warunkiem dobrego smaku, i nie pozwoli ono nigdy kobiecie być ubraną tak, jak nie trzeba!

Najważniejsze i obowiązujące każdą właścicielkę od 60 HP Alfa-Romeo do najmniejszego Cykle-car'a jest: kostjum prosty, angielski, z gabardiny lub wełnianego trykotu, lamowany tasiemką, bluska z surowego jedwabiu w naturalnym jego kolorze.

Płaszcz najlepiej ze skóry, ciemny, miękki i długi, żadnych ozdób poza najkonieczniejszymi guzikami.

Na głowę maleńki kapelusz, ściśle przylegający do włosów, okulary lub modna bardzo ombrelka z miki, która chroni oczy i twarz od kurzu i dodaje trochę niezbędnej kokieterji tej surowej jednak całości. No, oczywiście, i szal. Tu już piękna pani może dać folgę fantazji: wybierając od najfantastyczniejszych i jaskrawych w kolorze, i dziwacznych w ornamencie, aż do dyskretnie stosowanych, miękkich szali w spokojną kratę, jakie nosi każda angielka przy każdym lub po każdym sporcie.

Poza tem rękawiczki ciemniejsze lub jaśniejsze od płaszcza, modne bardzo z surowej skóry z ręcznym szwem na zewnątrz, zakończone ogromnym mankietem, który chowa w dyskretnej kieszonce puder, pomadkę do ust i szereg innych drobiazgów, koniecznych do dobrego samopoczucia sportsmenki.

Oto ogólna sylwetka pięknej pani w automobilu.

O ile zaś piękna pani posiada uroczą córeczkę, to proszę koniecznie zachować ten sam regulamin i dla tej małej osóbki, a całość wtedy będzie mile harmonizować z tłem pejzażu — i dobrze świadczyć o właścicielce wozu.

„Auto".

Z przemysłu samochodowego.

Jak donoszą angielskie czasopisma między firmą Austin Co, a niemiecką fabryką wagonów w Gothe, Eisenach, produkującą samochody marki Diki, zawarty został układ, na mocy którego fabryka niemiecka wyrabiać będzie w licencji na użytek rynku europejskiego, mały siedmiokonny samochód typu Austin Seren. Nosić on będzie markę „Dixi".

Amerykańska fabryka Cadillac Motor Carz Co. w Detroit wypuściła ostatnio nowy model samochodu pod marką La Salle. Posiada on silnik ośmiocylindrowy o pojemności 5 litrów. Cena tej maszyny wynosi około 2500 dolarów loco Detroit.

Otwarcie IV Salonu *samochodowego w Genewie.*

Salon samochodowy w Genewie był otwarty między 4 a 13 marca przy udziale 30 fabryk francuskich, 28 amerykańskich, 11 włoskich, 6 szwajcarskich 5 niemieckich, 3 angielskich, 2 belgijskich i 1 austrjackiej.

Z okazji Salonu zorganizowany został w Genewie zjazd gwiaździsty, w którym brało udział 25 współzawodników. Rezultaty wypadły następująco: 1) Meyer na F. N., 2) Ruckstuhl (Bern) na Chirilieri, 3) Baerman (Lucerna) na Ajax 4) Boehlen (Lucerna) na Citroen), 5) Dubuis (Martigny) na Wilss Szinte Chavr

Raidy samochodowe

przyczyniają się do rozwoju automobilizmu.

—:—

Dyrekcja kursów samochodowych p. W. Woyny o stanie automobilizmu w Polsce.

Chcąc udzielić szerokim sferom naszych czytelników bliższych wyjaśnień w kwestji automobilizmu w Polsce zwróciliśmy się do znanych w Łodzi Kursów Kierowców Samochodowych W. Woyny o przedstawienie nam swego poglądu w tej sprawie. Oto co mówi o automobiliźmie dyrekcja Kursów:

Ogólny stan automobilizmu w Polsce w porównaniu z zachodem przedstawia się u nas na ogół nadzwyczaj skromnie. Jedną z bardzo ważnych przyczyn jest mocno wygórowana cena samochodu. Jesteśmy niestety w tem położeniu, że nie mając rozwiniętej u siebie tej gałęzi przemysłu, musimy sprowadzać samochody z zagranicy, płacąc wygórowane ceny, powiększone o cło i zbyt wysoką prowizję całego szeregu pośredników. Rezultat — na zachodzie samochód jest przedmiotem codziennego użytku, u nas należy do luksusu.

Dalszą przyczyną to zły stan naszych dróg, do których nie są dostosowane samochody importowane z zagranicy. Wskutek tego kierowca jest stale narażony na przykre wypadki w drodze, zmuszające go do częstego naprawiania maszyny.

Kierowcy ci mają nieraz duży kłopot gdyż w wielu wypadkach nie są dostatecznie obznajomieni z nowymi zdobyczami techniki samochodowej. Za bardzo traktują sprawę powierzchownie,— uważają że zaznajomienie się z kierownicą w zupełności wystarcza. Zapominają natomiast, że kierowca musi być również dobrze obznajomiony z mechanizmem samochodu — musi znać każdy najdrobniejszy jego szczegół. Kierowców takich posiadamy niestety zbyt mało.

Tu mają szerokie pole do pracy szkoły zawodowe, które starają się przygotować jaknajlepiej swych uczni — tak amatorów, jak i szoferów zawodowych. Zainteresowanie jednak nie jest zbyt wielkie, być może z powodu małego rozbudzenia zamiłowania w tym kierunku. Amatorów jest nie wielu. Kandydaci zaś na kierowców zawodowych są to przeważnie ludzie ze sfer biedniejszych, nie mogący sobie w wielu wypadkach pozwolić na uiszczenie stosunkowo niskich opłat, a szukający w automobiliźmie jedynie źródła przyszłego zarobku.

Mamy jednak nadzieję, że Centralne Warsztaty Samochodowe, rozwijające obecnie swą działalność, przystąpią wkrótce do produkcji masowej. Samochody te, wyrabiane u nas w kraju, będą niewątpliwie cieszyły się wielkiem powodzeniem, jako przystosowane do naszych warunków i dróg, a co najważniejsze dużo tańsze i wskutek tego udostępnione zostaną na wzór zachodu szerokiemu ogółowi.

Organizowane raidy samochodowe bezwątpienia przyczyniają się do rozwijania tego tak ze wszech miar miłego sportu, a i dzisiejszy raid, zorganizowany po raz pierwszy w Łodzi, ściągnie liczne rzesze publiczności i również cel swój osiągnie.

Zawody samochodowe w Afryce.

Między 3 a 5 marca odbył się raid samochodowy na przestrzeni Tunis — Trypolis, szlak którego prowadził wybrzeżem morza Śródziemnego przez Sfax i Gabes. W raidzie uczestniczyło 8-miu konkurentów. Wyniki osiągnięto następujące: 1) Modeina (Ceizano) 14 godz. 40 m., 2) Rizzo (Rolland Tilain) 14 godz. 50 m., 3) Corewm (Fiat) 18 g.

Zawody samochodowe w Polsce.

Historja majowych imprez samochodowych.

Historja zawodów i innych imprez samochodowych w Polsce jest ściśle związana z historją klubów samochodowych, istniejących na terenie Rzeczypospolitej. Najbogatszą pod tym względem ma tradycję Automobilklub Polski założony w latach 1909 — 10, który urządzał przed wojną różne imprezy, jak raid przez Leszno — Błonie po drodze gruntowej oraz wystawę samochodową w Agrykoli. Na terenie Małopolski Klub Krakowski brał udział w organizacji jazd konkurencyjnych austrjackich jak: „Tatrafahrt" itd. Były to przedsięwzięcia na dzisiejsze stosunki małe, niemniej przeto w swych wynikach technicznych bardzo pożyteczne.

Dopiero wojna wykształciła większe roty automobilistów, uprzystępniła i spopularyzowała ten niezbędny środek lokomocji. Samochodem interesują się teraz wszyscy, cały ogół zaczyna pojmować, że jest to środek lokomocji przyszłości. Legenda o graniczonej możności używania samochodu na drogach gruntowych i „polskich" powoli się rozwiewa, samochód zdobywa sobie pole pracy tam, gdzie się filozofom nie śniło, wsie odległe całe mile od dróg bitych i miasteczka całkiem śpiące budzą się zlekka od sygnałów czasami bardzo przeraźliwych różnych „dziedziców" i komunikacji.

Bojownikiem torującym drogę automobilowi jest od roku 1920 Automobilklub Polski w Warszawie, który przetrwał szczęśliwie wojnę i powoli zaczyna nabierać sił do zdobycia naczelnego stanowiska w polskim automobiliźmie. Automobilklub gromadzi pod swymi skrzydłami wszystkich chętnych do pracy i już w roku 1921 urządza Pierwszy Raid Samochodowy do Białowieży; udział siedmiu samochodów był na one czasy wielkim wysiłkiem. Już drugi 1922 — Raid do Morskiego Oka powiększa ilość uczestników. Rok 1923 — Raid do Cieszyna — Lwowa i pierwsze wyścigi w Polsce pod Warszawą. Raidy zyskują coraz bardziej na powadze, stają się prawdziwym probierzem maszyn i kierowców. Z wyników jest zadowolona nietylko publiczność mająca możność zorjentowania się w jakości maszyn zdatnych do użytku w Polsce ale i organizatorzy. Wplątane próby szybkości w górach i na równinie dają wspaniałe wyniki. Rok 1924 Raid do Białowieży, Morskiego Oka i Gdyni około 2500 klm. W międzyczasie zaczynają się organizować automobiliści pojedyńczych dzielnic, powstaje Wielkopolski Klub w Poznaniu z późniejszym Klubem w Bydgoszczy. Automobilklub organizuje przez p. Bitschana i autora wyścigi pod Poznaniem, których rezultaty są bardzo zadawalniające. Imprezy samochodowe w Warszawie jak wyścigi gymkhana i inne gry sportowe stają się stałym zjawiskiem. Zainteresowanie publiczności coraz bardziej wzrasta. Rok 1925 — to ogromny skok w rozwoju naszego automobilizmu, przedewszystkiem raid trudny zarówno dla kierowców jak i dla maszyn Warszawa — Wilno - Tarnopol - Lwów- Morskie Oko - Gdynia - Poznań - Warszawa 3500 km. niezliczone próby i pogoda okropna — wyniki zato wspaniałe. Oprócz tego wyścigi pod Poznaniem urządzane przez Klub Wielkopolski z pobiciem rekordów. Jednocześnie powstaje Klub Śląski, Krakowski, Małopolski z siedzibą we Lwowie.

W roku 1926 zamierzany Raid Polsko-Czeski nie dochodzi do skutku, ale zato zawody dzielnicowe jak np. wyścigi pod Lwowem przedstawiają się imponująco.

Automobilklub Polski organizu[...] Raid pań— nowość o wynikach bard[...] znamiennych bo nadspodziewanie d[...] brych. Na gymkhanie otrzymuje ró[...] nież pani pierwszą nagrodę. Wszyst[...] kluby samochodowe tworzą obecnie [...] romną organizację skoncentrowaną [...] browolnym układem w Warszawie. [...] by mają między sobą umowę afiljacy[...] pomagają sobie wzajemnie.

Z prawdziwą przyjemnością prze[...] da się teraz „Auto" miesięcznik w[...] wany w Warszawie, organ wszys[...] Klubów. W nim odzwierciedla się [...] bek pracy organizacyjnej. Program[...] nych imprez tak licznych, że pra[...] ta nie starczy — raidy, wyścigi, [...] pobicia rekordów urządzane prze[...] stkie kluby wiążą się w piękny [...] ogólnego postępu.

Ostatnim etapem rozwoju or[...] samochodowych to nasz Łódzki [...] bilklub który ledwie powstał [...] rwie do wielkiego przedsięwzi[...] wyścigi — pod Łodzią.

Pierwsza to impreza, kam[...] bierczy sił i energji.

Przekonani, że młody Klub [...] pójdzie śmiałym krokiem do [...] go rozwoju załączamy nasze [...] życzenia.

INŻ. KAROL KAUC[...]

Program Automobilklubu Polski[...]

Raidy i wyścigi samochodowe w roku bieżącym.

Dnia 15 maja br. Łódzki Klub Automobilowy urządza pod Łodzią, na szosie Konstantynów — Zgierz, wyścigi samochodowe na dystansie 6 klm. Do wyścigu dopuszczone będą wszelkie typy i marki wozów.

W dniach 26— 28 maja, Śląski Klub Automobilowy urządza drugi z rzędu raid śląski. Trasa nie jest jeszcze wyznaczona, prawdopodobnie, ciągnąć się będzie od Katowic w kierunku Częstochowy.

W dniach 5—10 czerwca Automobilklub Polski w Warszawie (Związek wszystkich klubów automobilowych w Polsce) urządza Międzynarodowy Raid Automobilowy, podzielony na 6 jednodniowych etapów. Etap I: wyjazd z Warszawy dn. 5 czerwca o godz. 13-ej, trasa Łowicz, Kutno, Krośniewice, Włocławek, Służewo, Podgórz (pod Toruniem) Solec Kujawski, Budgoszcz — 276 klm. Etap II: trasa gzygzakowata w celu osiągnięcia wymaganej długości i odwiedzanie wszystkich prowincjonalnych klubów automobilowych, — z Bydgoszczy przez Fordon, Grudziądz, Świecie, Tucholę, Cohjnice, Czersk Starogard, Kościerzynę do Gdyni — 407 klm. E[...] 7 czerwca start z Gdyni przez [...] Grudzewo, Puck, Wejherowo, Ka[...] Chojnice, Bydgoszcz, Inowrocław, G[...] no, Kostrzyń do Poznania — 472 i [...] klm. Etap IV: Poznań — Katowice, pr[...] strzeń 399 klm., przez Kórnik Środę, J[...] rocin, Pleszów, Ostrów, Kalisz, Sieradz[...] Wieluń, Rudnik, Częstochowę, Siewierz, Będzin, Sosnowiec i Mysłowice Etap V: Katowice — Morskie Oko — Zakopane, przez Mysłowice, Pszczynę, Bielsko, Zator, Kraków, Andrychów, Wadowice, Zator, Kraków, Mogilany, Myślenice, Nowy Targ, Zakopane, Morskie Oko, Zakopane — trasa 373 klm. Etap VI: start z Zakopanego 10 czerwca trasa Zakopane — Lwów — 470 i pół klm. przez Nowy Targ, Czorsztyn (malownicze ruiny zamku), Krościenko, Zabrzeż, Stary i Nowy Sącz Grybów, Gorlice, Jasło, Krosno, Iwonicz, Rymanów Sanok, Lisko, Chyrów, Sambor, Drohobycz i Stryj) Długość trasy całego raidu wynosi 2.403 klm, we Lwowie następuje rozwiązanie raidu.

Dnia 12 czerwca w czasie wystawy sportowej we Lwowie odbędą się wyścigi i samochodowe, organizowane przez Małopolski Klub Automobilowy. Trasa Stryj — Lwów, przestrzeń 20 klm.

W dniach 25 i 26 czerwca Automobilklub Polski urządza raid dla pań z Warszawy do Poznania lewym brzegiem Wisły i z powrotem brzegiem prawym.

Dnia 14 sierpnia Krakowski Klub Automobilowy urządza górski tatrzański wyścig samochodowy.

W dniach 27 i 28 sierpnia odbędzie się w Katowicach t. zw. „Gwiaździsty Zjazd Klubów" z całej Polski.

Dnia 11 września Automobilklub Polski ustalał będzie rekordy szybkości.

Na tem kończy się program imprez Automobilklubu na sezon bieżący, a przyznać trzeba, że program ten jest bardzo bogaty. W Raidzie Międzynarodowym zapewniony jest udział przedstawicieli automobilistów austrjackich, węgierskich, francuskich i włoskich.

Działalność automobilistów Małopolskich

służyć może jako wzór.

Najbardziej ożywioną działalność ze wszystkich związków automobilowych w Polsce, wykazuje bezsprzecznie Małopolski Klub Automobilistów.

Przed niedawnym czasem sekretarz M. K. A. p. Dębicki udzielił wywiadu współpracownikowi „Przeglądu Sportowego" i w ten sposób opisał działalność M. K. A.

Praca nasza porusza się przedewszystkiem w dwóch kierunkach. Jeden — to imprezy sportowe — drugi to najszerzej pojęta propaganda automobilizmu.

Pod drugie pojęcie podpada całokształt naszej działalności.

Najważniejszą jednak sprawą jest praca nad poprawą dróg.

Naturalnie sami nie wiele możemy zdziałać, gdyż nie mamy na to odpowiednich środków.

Staramy się jednak zrobić jaknajwięcej, przekonując czynniki miarodajne o fatalnym stanie rzeczy i konieczności poprawy.

Jak pan zapewne wie, drogi wschodniej Małopolski, a szczególnie otoczenie Lwowa są zniszczone już od kilkunastu lat, jeszcze przez działania wojenne.

Wyścigi przez nas urządzane mają poza czysto sportowymi także i ten cel, by zwrócić przykładowo uwagę czynników miarodajnych na fakt, jaką powinna być szosa.

A z wyników dotychczasowych są panowie zadowoleni?

Owszem, choć dążymy do poprawy. 129 klm. na godzinę, osiągnięte jako przeciętna szybkość na parcours 20 klm. w terenie na szosie, prowadzącej przez 8 zakrętów i 4 wzniesienia, jest bardzo dobry.

Przy lepszej szosie, jak mówiłem, szybkość może być jeszcze większa i umożliwi nam start poważniejszej ilości wozów sportowych.

I wtedy będziemy mogli puszczać wozy równocześnie, względnie w mniejszych odstępach czasu.

A sport motocyklowy?

Ten koncentruje się w Małopolskim Klubie Motocyklowym i pracuje także bardzo intensywnie. Niestety, brak nam we Lwowie w tej chwili warunków do odpowiedniego rozwoju tego sportu.

Poważnym czynnikiem jest tu tor-sztuczny, na którym publiczność może się przyglądać zawodom, a odpowiednio skonstruowane wiraże umożliwiają osiągnięcie wielkich szybkości na idealnie gładkiej powierzchni toru.

Uważamy — zakończył p. Dębicki, że w czasie naszej dwuletniej działalności wzbudziliśmy wśród automobilistów Wschodniej Małopolski przekonanie, że jesteśmy instytucją potrzebną, że rozwój klubu leży w interesie ogółu automobilistów, i że inicjatywa wychodząca na dobro ogółu ma swą siedzibę w naszym gronie.

Polska na 25 miejscu.

Jakżeż nam daleko do „europeizacji" ruchu kołowego.

Istne skaranie Boże z temi autami. Pędzi to ci z warkotem i hukiem przez ulice, obryzguje spokojnego przechodnia i huczy syrenami, że zmarłego obudziłyby w grobie. Narzekania tego rodzaju słyszy się jeszcze bardzo często. zczególnie z ust ludzi starej daty, któ- y wspominając z rozrzewnieniem dane dobre czasy, kiedy to na jezdni moż było grać w taroka, a dwukonna na nach była wykwintem szyku i uosonia szybkości, nie mogą się pogodzić echanizacją ruchu kołowego, narze- na przeklęte tempo obecnej doby i ynową kulturę.

ak jednak w rzeczywistości przedia się usprawnienie i motoryzacja ego ruchu kołowego? — Wymowdpowiedź daje nam tabela statyna, z której okazuje się, iż pod ędem ilości samochodów zajmuje ka 25 miejsce. Znajdujemy się zre wcale w dobrem towarzystwie. nami usadowił się Egipt, Finlan- echosłowacja, Austrja, Alger, wy wajskie, Norwegja, Irlandja, Ja- Szwajcarja, Meksyk. Holandja, Brazylja, Hiszpanja, Szwecja, Belgja, Niemc. Australja, Kancja z Anglją i Stanami Zjedno na czele. Za nami znajduje się a, Rumunja, Chiny. Rosja, Gre r, Jugosławja, Serbja, Turcja, a, Bulgarja z Łotwą i Litwą u

zieste piąte miejsce w tak liczie byłoby może wcale zaszlyby wartość jego nie była Na udowodnienie tego nie wcale znajomości teorji Einystarczy tylko uprzytomnić e mieszkańców kraju naszego przez ilość samochodów, a do wniosku, iż na jedno auto u nas bagatelka „tylko" 2060 lepszej sytuacji znajduje się bliższy sąsiad Czechosłowacja, ylko 850 osób dzieli się jednym lem. W Austrji przypada na jeuto 374, w Islandji (słuchajcie) 280 emczech 210, w Szwajcarji 100, w ji, Anglji i Francji 57,54,83, a w Stach Zjednoczonych 5,7 osób. Na pocieenie może nam posłużyć fakt, że na dnym poziomie z nami znajdują się Jugosławja, Estonja, Syjam, Boliwja, Guatemala.

Jak widać do zupełnej „europizacji" naszego ruchu kołowego droga jeszcze daleka.

Doroczny wyścig

w Genewie wygrał Amilcar.

W miejscowości Gaux Mortes koło Genewy urządził w dniu 6 marca doroczne wyścigi na przestrzeni jednego kilometra o starcie z rozbiegu. Z powodu bardzo złej pogody w wyścigach tych osiągnięte zostały wyniki dość przeciętne. Najlepszy czas dnia osiągnął Martin na samochodzie wyścigowym Amrlcar 1100cm3, rozwijając średnio 167 klm. na godz. Świetny sukces w klasie samochodów sportowych odniósł austrjak Delmar, który na pięciolitrowej maszynie Steyr wykazał wspaniałą szybkość 160 klm. na godz. Nakoniec w klasie samochodów turystycznych zwyciężył Segard na samochodzie Panhard Lerassor 5000 cm.2, rozwijając 137 klm. na godz.

Gigantyczne

zawody samochodowe.

Automobilklub w Brescia zorganizował w dniu 27 marca olbrzymi szosowy wyścig samochodów, na przestrzeni 1000 mil. angielskich (1670 klm) w jednym etapie prowadzącym z Brescia przez miasta: Parma, Modane, Bologne, Pistoiz, Florencja, Siena, Rzym, Spobeto, Perugja, Ancona, Pesaro, Rimini, Forli, Bolonja, Ferrara, Rovigo, Padwa, Treviso, Feltre, Vicenza, Verona z powrotem do Brescia. Wyścig był niesłychanie trudny, ze względu na to, że szlak jego przebiegał przez najruchliwsze drogi i miasta włoskie. Pierwsze miejsce osiągnął Cazulani — szybkość **średnia na godzinę 48 klm.**

Rekord szybkości samochodem „Sunbeam" — auto-potwór.

Major Seegreave osiągnął niewiarogodną szybkość: 326 klm. na godzinę.

Świat cały przyzwyczaił się do tego, że genjusz ludzki i wytrwałość ludzi w zwycięskim pochodzie naprzód osiąga na wszelkich polach takie wyniki, o jakich może nietylko ojcom naszym, ale i nam samym niedawno się nie śniło.

Z ogólnej powodzi rekordów wybija się na jedno z pierwszych miejsc rekord szybkości samochodu, osiągnięty dnia 30 marca we Florydzie, na plaży Dayton—Beach przez majora Seegreave.

Znakomity ten automobilista, znany zresztą z licznych zwycięstw na torach Francji i Anglji, tym razem pokazał rezultat prawie, że niewiarogodny bo na dystansie 5 klm w jedną i 5 klm. w drugą stronę osiągnął średnio fenomenalną szybkość przeszło 326 klm. na godzinę. Dodać należy, że maksymalna średnia szybkość w jedną stronę wynosiła prawie 334 klm. na godzinę

Naturalnie, że wyniki takie uwarunkowane są dwoma czynnikami: automobilisty tak doświadczonego i znakomitego jak Seegreave, oraz specjalnie opracowanego i wystudjowanego wozu.

To ostatnie zadanie skonstruowania odpowiedniego „bolidu" przypadło niezmiernie zdolnemu inż. Coatalen, który opracował i wypuścił dziś sławnego na świat cały „Sunbeam 1000 HP.". Tak, to monstrualny ten potwór dla osiągnięcia tak wielkiej szybkości posiadał aż dwa motory lotnicze po 500 HP. każdy, co łącznie dawało siłą 1000 koni. Jak na „jednomiejscowy" samochód to niezłe. O ogólnym wyglądzie, jako też o wymiarach tego „bolida" sadzić można, że poza wewnętrzna budowa, kształt zewnętrzny został opracowany tak, by przedstawiać jak najmniejszy opór i wywoływać jak najmniejsze wiry powietrzne.

Co do wewnętrznej konstrukcji, to kilka tylko ogólnikowych danych da pojęcie o ogromie tej rekordowej maszyny. Mianowicie oba motory mają razem 24 cylindry zawierające 48 świec i aż 96 zaworów. Pewne funkcjonowanie zapalania zapewnione jest przy pomocy 8 magnet, 4 karboratory zamieniają doplywającą benzynę w mieszankę o odpowiednim składzie. Przed kierowcą znajduje się aż 28 różnych wskazników, zegarów itd., służących do kontroli. Nie od rzeczy jest wspomnieć jeszcze, że smok ten „pożera" około 90 litrów benzyny na 100 kilometrów.

Zagadnieniem jednak może najtrudniejszem do rozwiązania była sprawa pneumatyków, boć przecież ciężar 3000 kilogramów, pędzący z szybkością przeszło 300 klm. na godzinę, to nie byle co. By sobie zdać jeszcze jaśniej sprawę z tego, czego się wymaga od opon pod względem ich wytrzymałości, wystarczy przytoczyć, że każdy kilogram gumy musi wytrzymać obciążenie około 2 tonn, jedynie z siłą uderzenia, powstałą przy rzuceniu zwykłego samochodu z dużej wysokości w przepaść.

Samo zdobycie rekordu odbyło się w sposób następujący: o godz. 9 rano przybył na miejsce startu major Seegreave wraz ze swoją maszyną, naturalnie nie o „własnych siłach", ale przyciągnięty przez inny samochód, do godz. 10 trzeba było czekać na członków komisji, która oficjalnie miała chronometrować czas. O godz. 10 nareszcie, przy akompanjamencie trąbek i klaksonów wszystkich znajdujących się na plaży samochodów, major Seegreave ruszył jak błyskawica by zdobyć rekord. Około 10 tysięcy osób asystowało przy tym ciekawym, a bardzo niebezpiecznym eksperymencie. Zresztą wszyscy widzowie, ustawieni wzdłuż całej drogi, którą przebiegał „bolid" Seegreave'a, poza wzruszeniem sportowem wrażeń wzrokowych mieli niewiele. Przy tak wielkiej szybkości nie można było nawet rozróżnić pędzącego potwora, ale jedynie widać było tuman piasku, który przemknął się przed oczyma.

Najciekawsze jednak są wrażenia samego kierowcy, majora Seegreave, opowiedziane przez niego zaraz po udanej próbie zdobycia rekordu. Pierwsze słowa jego były: „To było straszne". Przy tak szalonej szybkości musiał on z ogromnym wysiłkiem trzymać się kierownika i największą trudność sprawiało mu utrzymanie się w prostej linji i uniknięcie zboczeń, które wyniknąć mogły z najdrobniejszego ruchu ręki, lub nogi, czego skutek mógł być fatalny.

Ani na chwilę podczas całego przebiegu nie widział Seegreave tłumów ludzi znajdujących się po obu stronach prowizorycznego toru, domyślał się tylko że bito brawo i krzyczano.

Na jeszcze jedną trudność zwrócił uwagę zwycięzca po skończonym biegu, a mianowicie na wpływ bardzo nawet słabego wiatru na pędzącego „bolida". Okazało się, że najlżejsze podmuchy nawet rzucały tyłem samochodu, w innych znów momentach trzeba było nad ludzkich wysiłków, by utrzymać przednie koła w kierunku jazdy. Sam Seegreave twierdzi, że nie spodziewał się nawet tak wielkich trudności przy przezwyciężaniu oporu powietrza i szkodliwych wpływów podmuchów wiatru.

Na zakończenie dodał on jeszcze, że zdaniem jego, maksymalną szybkość, jaką samochód może osiągnąć nie opuszczając ziemi, jest 220 mil (354 klm.). Jak widzimy, rekord ustanowiony jest już b. bliski tej granicy i nie prędko zapewnie zostanie osiągnięty.

B. R.

Dlaczego automobilizm

nie znalazł dotychczas w społeczeństwie polskiem należytego zrozumienia.

(Wywiad z p. inż. Jastrzębskim).

Sport samochodowy zdobył sobie już obywatelstwo we wszystkich krajach Europy. Jedynie w Polsce nie znalazł **on jeszcze należytego zrozumienia. Minimum zainteresowania automobilizmem dało nam asumpt do zwrócenia się do p. inż. Jastrzębskiego, przysięgłego rzeczoznawcy przy komisjach samochodowej i egzaminacyjnej przy urzędzie wojewódzkim, oraz kierownika firmy „Pierwsze łódzkie towarzystwo samochodowe inż. Jastrzębski i S-ka"** przy ulicy Targowej 55, który łaskawie udzielił nam wywiadu.

1) Jaka jest przyczyna słabego rozwoju sportu automobilowego? — pytamy.

— W pierwszy rzędzie wpływa na to drożyzna samochodów. Najtańszy samochód Forda kosztuje w Ameryce 350 dolarów, u nas 800.

To samo da się powiedzieć o częściach zamiennych, benzynie, gumach itd.

Niewątpliwie na słaby rozwój automobilizmu wpływa również nadmierne obciążenie podatkami samochodu. Od zwykłego samochodu Forda płaci się podatku 300 zł. rocznie, do czego dochodzi jeszcze koszt badania w komisji wojewódzkiej przy rejestracji, różne opłaty stemplowe, co w sumie wynosi około 1 zł. dziennie za przyjemność posiadania samochodu bez kosztów eksploatacji, garażu, szofera i t. d.

Niemało wpływa również na nikły rozwój automobilizmu zły stan dróg i bruków miejskich.

Szczególnie po deszczach bruki w miastach i miasteczkach są nie do przebycia.

— Czy są widoki rozwoju przemysłu automobilowego?

— Dotychczas robione są próby przez fabrykę Ursus w Czechowicach pod Warszawą. Opracowanie typu samochodu osobowego i wypuszczenie go na rynek może spotkać się z fiaskiem ze względu na to, że klijentela lubuje się w rozmaitych typach. Jeden typ może więc być niewystarczający. Rozwój przemysłu krajowego zależny będzie w dużej mierze od sfer rządowych, które przez odpowiednie uregulowanie sprawy cła, pozwoleń wwozu, mogą krajową produkcję poprzeć, lub skazać na wegetację.

— Czy raidy samochode posiadają, zdaniem p. inżyniera, znaczenie dla popularyzacji automobilizmu?

— Naturalnie. Podczas raidów wprowadza się nowe marki, typy, a co najważniejsza, daje się możność szerokim masom zapoznać się z pracą różnych typów maszyn.

Raidy stanowią doskonały środek reklamy dla firm samochodowych.

Po każdym raidzie firmy sprzedające zwycięskie ...arki, wysprzedają niemal całkowicie swe składyi zasypywane są formalnie zamówieniami.

Raidy wpływają również na poprawę szós i dróg, ponieważ, jak panu zapewne wiadomo, Polski Klub Automobilowy musi utrzymywać kontakt z władzami państwowemi, a to celem należytego ubezpieczenia dróg.

— Czy szkoły kierowców spełniają należycie swe zadanie?

— Szkoły kierowców spełniają swe zadanie tylko częściowo. Szkołę kierowców da się porównać z uniwersytetem. Jak doktór, lub prawnik, ukończywszy uniwersytet, musi lat kilka aplikować, lub pracować w klinikach, tak i szofer, po ukończeniu nawet z wynikiem dodatnim szkoły, nie może obejść się bez dłuższej praktyki. W czasach przeszłych, chcąc zostać rzemieślnikiem, trzeba było conajmniej trzy lata terminować, zanim się zostały godnym wejścia do cechu rzemieślniczego.

Trudno więc wymagać od ludzi, aby w ciągu 100—200 godzin lekcji wchłonęli w siebie całą wiedzę budowy maszyny, umiejętność naprawiania, oraz praktyczną jazdę.

Zdarza się, iż kandydat, mając odpowiednie przygotowanie warsztatowe, uważa szkołę jedynie za instytucję, która ma uszeregować jego luźne wiadomości, zdobyte praktyką. Uważałbym za wskazane, by związki zawodowe kierowców urządzały posiedzenie dyskusyjne, pogadanki, odczyty o najnowszych zdobyczach w dziedzinie techniki automobilowej i tem dopomagały swym członkom do doskonalenia się.

— W jaki sposób odbywają się egzaminy dla szoferów? — pytamy dalej.

— Egzaminy według istniejących przepisów nie są znów tak straszną rzeczą, jak to sobie wielu wyobraża. Po złożeniu odpowiednich papierów i świadectw, egzaminowany składa egzamin ze znajomości budowy samochodoów, z przeznaczenia i działania poszczególnych części maszyn, przepisów policyjnych.

— Czy egzamin jest trudny do zdania?

— Nie. Przeciętnie „ścina" się około 10 procent, a ci po upływie pierwszego terminu, przystępują powtórnie do egzaminu. Dotychczas nie było wypadku, aby ktokolwiek wogóle nie otrzymał prawa jazdy. Naogół przybywa około 40 szoferów miesięcznie.

Stef.

Rzym, Florencja, Nicea i Praga
terenem nowych, wspaniałych zwycięstw Polaków.
Echa naszych sukcesów zagranicznych przeniknęły do świadomości tysięcy widzów włoskich, francuskich i czeskich

Szeroką ławą wdziera się sport polski do życia międzynarodowego, wywalczając sobie z roku na rok coraz to lepsze imię. Każdy sukces barw biało-czerwonych na boiskach sportowych — nowy etap propagandy potęgi Polski, gdyż nic tak łatwo nie przemawia do uczuć setek tysięcy widzów, jak zwycięstwo odniesione w ich oczach.

Nic też dziwnego, że znaczenie występów sportowych zagranicą dla państwa zrozumiał rząd, popierając je w znacznej mierze finansowo. Również i przedstawicielstwa Polski na obczyźnie coraz częściej domagają się, w swych raportach dyplomatycznych przysyłania dobrych zespołów sportowych z kraju właśnie tam, gdzie żaden inny środek propagandy nie potrafi wzbudzić zainteresowania obcego społeczeństwa względem Polski.

Ostatnie tygodnie przyniosły nam właśnie szereg takich sukcesów sportowych zagranicą. Rzym, Florencja, Nicea i Praga były ich terenem, a echa zwycięstw polaków głęboko przeniknęły do świadomości tysięcy widzów włoskich, francuskich i czeskich, zmuszając ich do podziwu i szacunku dla naszej Ojczyzny.

Rzym, stolica słonecznej Italji, obchodził w dniu 21-ym kwietnia tradycyjne święto założenia. Rząd faszystowski postanowił uczcić je, między innemi, meczem lekkoatletycznym międzypaństwowym, a wybór padł na Polskę. Trudno nie podkreślić, że był to dla nas zaszczyt zarówno polityczny, jak i czysto sportowy. Wprawdzie przegrana Polski nie mogła ulegać wątpliwości, chodziło przecież o uzyskanie jak najzaszczytniejszego wyniku. Do Rzymu udała się drużyna, złożona z 19 zawodników, pod przewodnictwem prezesa PZLA. kpt. Kisińskiego.

Przyjęcie, jakiego doznali polacy, odpowiadało w zupełności świątecznemu nastrojowi, panującemu w całych Włoszech. Bankiety, rauty, wizyty, mowy, toasty, orkiestry itd. oto w paru słowach streszczenie aparatu powitalnego, przygotowanego na cześć polskich gości.

Zgodnie z przewidywaniami, mecz przegraliśmy, lecz w nader zaszczytnym stosunku 78:58 pkt. przyczem na 13 konkursach zwyciężyliśmy włochów w 3 wypadkach: rzucie dyskiem (40,93 mtr.), skoku w dal (6,45 mtr.) i skoku o tyczce (3,45 mtr.).

Triumfami temi podzielili się „zgodnie" przedstawiciele trzech stolic sportu polskiego: Baran (Lwów); Sikorski (Warszawa) i Adamczak (Poznań).

W trzy dni potem polacy pokonali we Florencji reprezentację Toskanji, zdobywając na 11 konkurencji 6 pierwszych nagród i 8 drugich.

***

Podczas gdy lekkoatleci rozsławili imię Polski w Italji, szermierze nasi zmierzyli swe klingi z czechami w meczu międzypaństwowym. Odbył się on w Pradze, dnia 24 kwietnia i wbrew wszelkim oczekiwaniom dał wynik nierozstrzygnięty. W każdym rodzaju broni białej walczyło po 4 szermierzy polskich i czeskich, a szczegółowe rezultaty spotkań przyniosły: zwycięstwo gospodarzy we florecie (7:9), takież zwycięstwo nasze w szabli i wynik nierozstrzygnięty (7:7) w szpadzie.

Biorąc pod uwagę, że z naszej strony nie brał udziału w walkach jeden z czołowych szermierzy — płk. Golling, natomiast czesi wystawili bezprawnie zawodowego fechtmistrza — Hrncircika — wynik ogólny meczu był rewelacyjnym sukcesem polaków.

Przyczynił się do niego głównie kpt. Segda, który wszystkie swe spotkania wygrał bezapelacyjnie.

Coraz trudniej jeźdźcom naszym przychodzą zwycięstwa zagraniczne. Nic w tem zresztą niema dziwnego: materjał koński poprawia się u nas bardzo powoli a tajemnice jazdy, którą tak górowali polacy nad obcymi — zdobywane są przecież przez jeźdźców innych krajów i odpowiednio użytkowane.

Jeżeli przeto na ostatnich zawodach międzynarodowych w Nicei polacy, na pierwszy rzut oka, nie odnieśli tak piorunujących zwycięstw, jak dotąd, jest to wynikiem powyższego stanu rzeczy.

Dla uważniejszego obserwatora wszakże i obecnie sukcesy nasze są wcale niemałe, czego dowodem zajęcie II-go miejsca po Francji w ogólnej klasyfikacji konkursów. W pobitem polu pozostało 6 innych drużyn zagranicznych, a mianowicie: angielska, hiszpańska, belgijska, włoska, meksykańska i holenderska.

Ogółem polacy zdobyli 5 pierwszych miejsc, w tem po raz czwarty puhar Mo naco, co jest rekordem konkursów, oraz po raz trzeci i na własność puhar Nicei. Dalej zajęliśmy 3 drugie miejsca, 2 — trzecie i wiele wstęg honorowych.

Jakie auto najlepsze w Polsce?
Ankieta dla automobilistów z nagrodami.

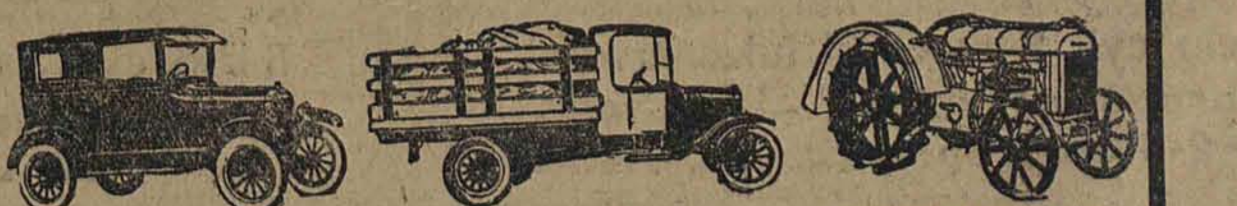
W tych dniach właściciele samochodów w Warszawie otrzymali ankietę, wydaną przez sekcję samochodową Koła mechaników stud. Politechniki pod protektoratem wojskowego klubu samochodowego i motocyklowego.

Obejmuje ona szereg pytań w sprawach głęboko obchodzących wszystkich automobilistów. Ankieta ma na celu ustalenie typu auta najlepszego na nasze warunki.

Raid Paryż-Nicea.

Jak co roku, francuski sezon zawodów turystycznych otwarty został raidem samochodów i motocykli na przestrzeni Paryż — Nicea. Raid motocyklowy odbył się na dystansie 1515 kilometrów i przeszedł szlakiem Paryż — Dijon — Saint Ettienne — Grenobla — Avignon — Nicea, zaś raid samochodowy prowadził w trzech etapach z Paryża przez Lyon, Grenoblę do Nicei, na przestrzeni tylko 325 klm.







Lepszy stary druh, — niż nowych dwuch!

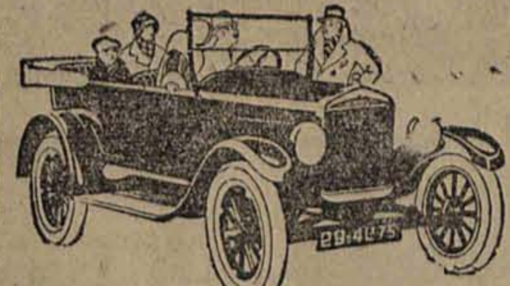
Opona **MICHELIN** wzmocniona

Najlepsza opona — po najtańszej cenie. — Odrzucajcie stanowczo wszelkie nowe niepewne marki.

ORYGINALNE CZĘŚCI ZAMIENNE

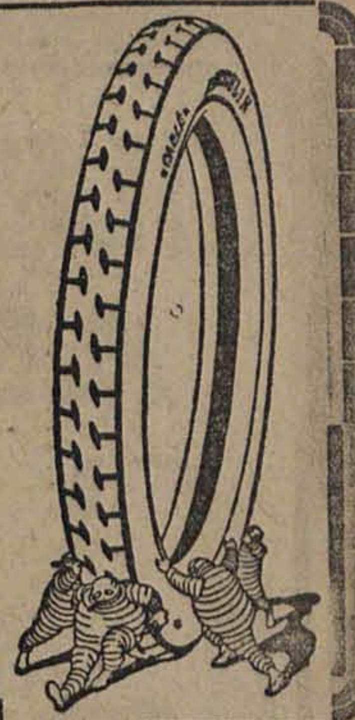
FORD i CHEVROLET

NISKIE CENY.



DOBRA OBSŁUGA.

JENER REPREZ „**BERSON**" [illegible]TAL i [illegible]ENBLUM — Łódź, Telefon 28-30. — Narutowicza № 16.



SZYBY SAMOCHODOWE

wprawia na poczekaniu po cenach fabrycznych

Szlifernia szkła. — Wytwórnia luster. — Pracownia witraży

ALFRED TESCHNER dawn. Edward Werminski ŁÓDŹ Juljusza 20 — Telef. 40-61. —

BENZYNA

po

groszy **70** za litr

Oleje automobilowe wszelkich gatunków, tovott, żarówki, świece samochodowe, łatki do pneumatyków zimne i gorące, wulkanizatorki, klej w tubach, karbid i t. p.

POLECA

Dział Automobilowy

firmy

„NAFTOPOL"

Sprzedaż Produktów Ropy Naftowej

Łódź, Plac Wolności 2, tel. 42-05

w podwórzu

UWAGA! Z ulicznymi automatami, benzynowymi nie mamy nic wspólnego!!! Na telefoniczne zamówienia wysyłamy benzynę w bańkach do garażu

PHILIPS!!

! mocne trwałe i tanie !

Żarówki Automobilowe

Oddział w Łodzi

Piotrkowska 105. — Telef. 1-68.

Wyrób polski. Wyrób polski.

SZYBY SAMOCHODOWE po cenach przystępnych poleca Fabryka luster „SZLIF" ul. Kilińskiego № 77 ŁÓDŹ, Telefon 58-37. **LUSTR**